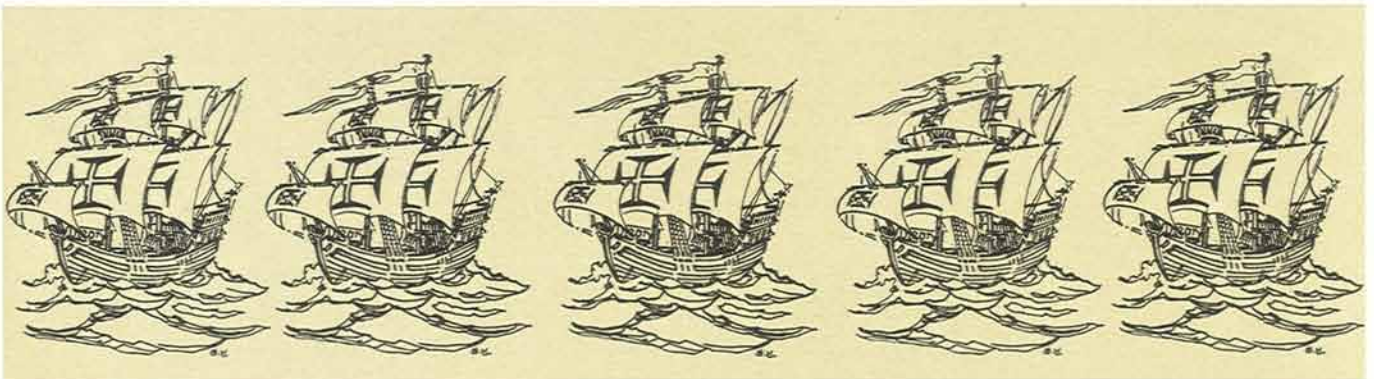
Revista da Armada

Nº 37/OUTUBRO 1974/ANO IV

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
M. Horta	**Efemérides Navais**	4
M. Horta	**Notícias Pessoais**	5
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** Os Cometas. De que são feitos? *Porque brilham?*	6
O. Lemos	**Bibliografia**	8
S. Coentro	**Encontro com o Mar**	9
Redacção	**Voz da Abita**	12
B. Botelho	**A Marinha no 25 de Abril**	15
Redacção	**Saibam Todos**	16
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	17
F. Júnior	**Ecos do Passado** *Um episódio que nunca foi contado*	18
Redacção	**Filatelia**	20
Redacção	**Curiosidades**	21
C. Alves	**Desportos**	22
S. Elpídio	**Reportagem**	25
S. Machado	**Da Vela à Máquina** *As primeiras viagens com navios a vapor*	30
S. Machado	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 37 / OUTUBRO 1974 / ANO IV

Preço de venda avulso	5$00
Assinaturas anuais:	
Continente, Ilhas, Ultramar, Espanha e Brasil (via normal)	50$00
Estrangeiro, excepto Espanha e Brasil (via normal)	68$00
Ilhas (via aérea)	75$00
Ultramar (via aérea)	137$00

Na capa:

Grupo N.º 2 de Escolas da Armada – Escola de Marinharia. – Instrução de remo e vela. Tradição que não perde actualidade...

(Foto de A. Fernandes, Fotóg. do Gab. de Fotogr. do EMA)

Execução gráfica:
LISGRÁFICA, Impressão e Artes Gráficas, S. A. R. L.

Nota de Abertura

marinha a menina bonita

Não é segredo que, para a maior parte dos portugueses, a Marinha foi sempre a menina bonita das nossas Forças Armadas. E porquê? Talvez porque o seu campo de acção é o mar que está na alma do povo... talvez porque os navios sugerem aventuras e viagens com que todos sonham... talvez porque as fardas são bonitas e cheias de tradição... Enfim, por estas ou aquelas razões, a verdade é que a Marinha sempre teve muitas simpatias.

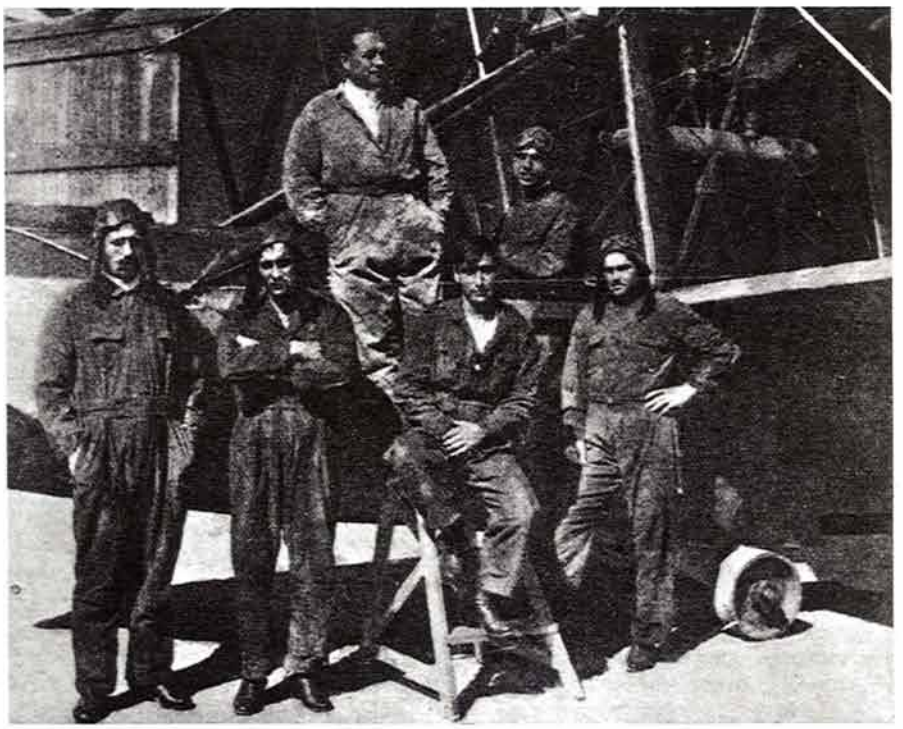
O facto, que muito nos envaidece e sensibiliza, traz-nos também graves responsabilidades. Cabe-nos a nós, marinheiros de hoje, conservar viva essa chama, sermos dignos dos que nos precederam e preparar os que hão-de continuar. Os homens passam mas a Armada fica. Ela é passado, é presente e é futuro. É eterna como a própria Nação...

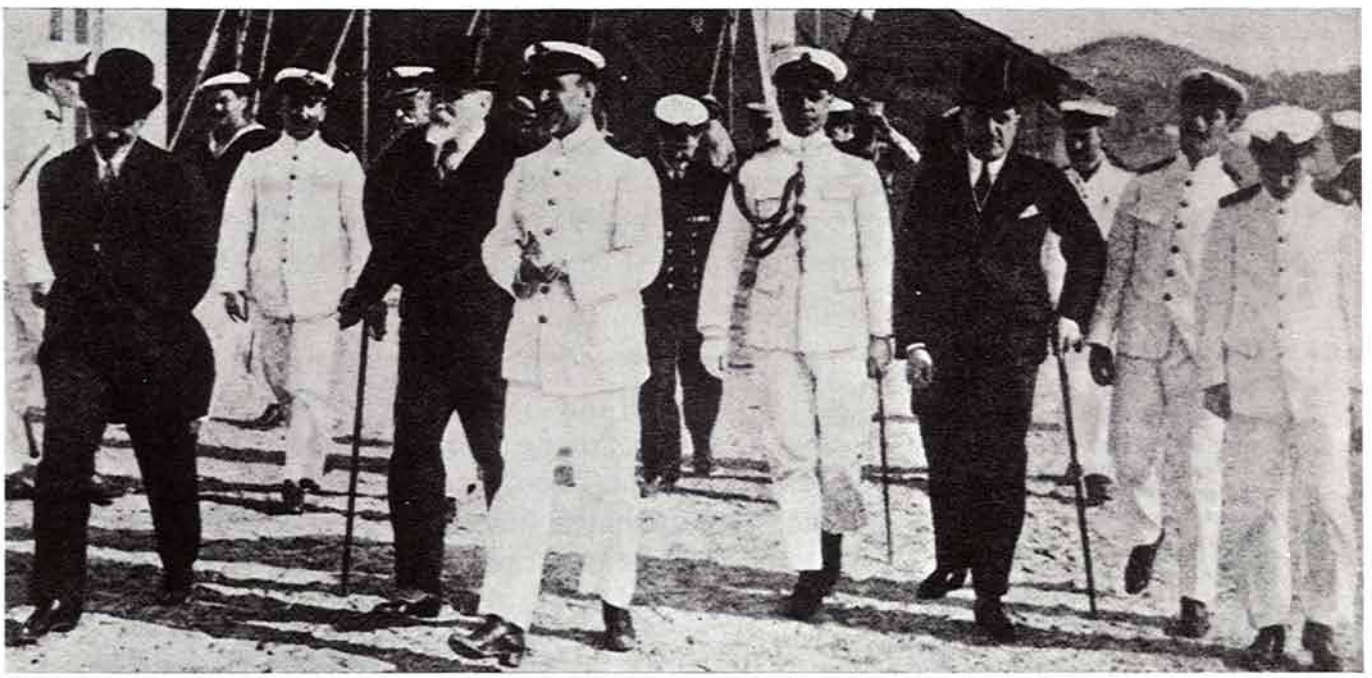
Com.

Efemérides Navais

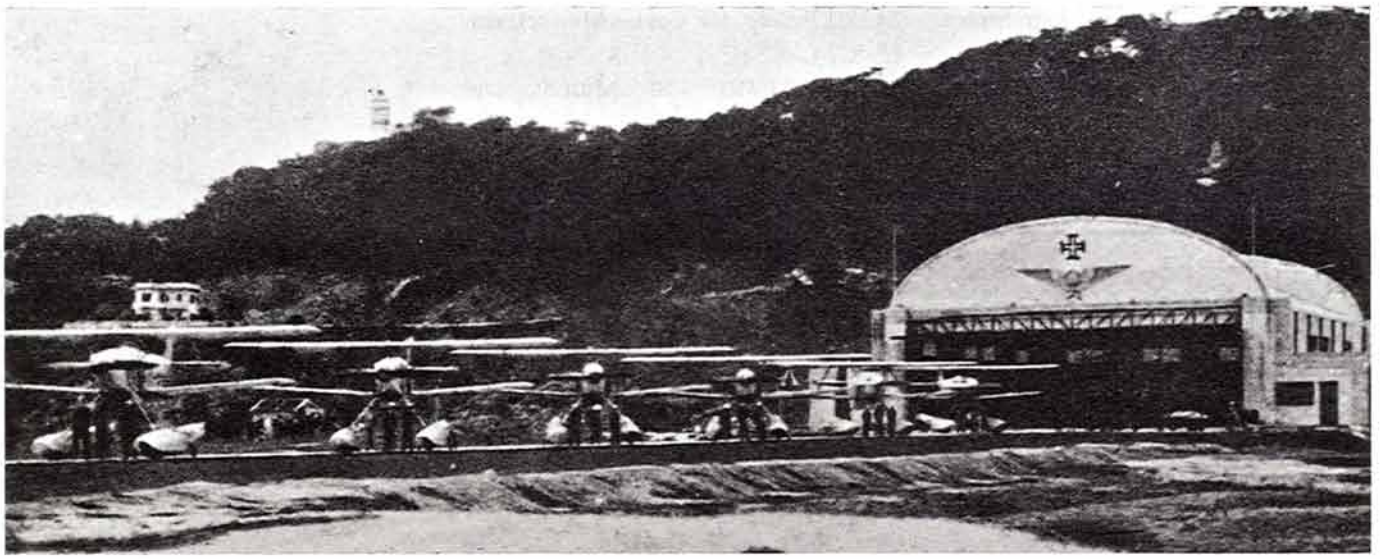
A Aviação Marítima tinha acabado de realizar um «raid» ao Norte do País, em 1921. Na foto vêem-se, da esquerda para a direita, no 1.º plano: sargento mecânico Jacinto António, aluno mecânico Álvaro Pereira Barros, marinheiro telegrafista Teotónio Augusto Pinto e o cabo mecânico José Marreiros; no 2.º plano: tenentes Santos Moreira e Ortins de Bettencourt.

Quando a Marinha tinha asas...





Quando o Presidente da República, dr. António José de Almeida, visitou o Centro de Aviação Marítima, em 1921. Na foto reconhecem-se, entre outros, os comandantes Afonso Cerqueira e Sacadura Cabral.



A esquadrilha de aviões do Centro de Aviação Naval de Macau. Ao fundo, à esquerda, pode-se observar o farol da Guia – o primeiro que iluminou as costas da China.

M. Horta
Sarg.-aj. L

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Subtenente FZ RN José Amaro Martins Carmona e Costa com D. Isabel Maria Bento Correia, em 20-7-74.
Aspirante AN RN Manuel Brandão de Vasconcelos Alves com D. Maria de Fátima Carvalho Ribeiro, em 11-8-74.
Cadete M RN Ângelo Manuel de Carvalho de Oliveira com D. Maria Celeste Sampaio Meira Gomes, em 13-7-74.
1.º-sarg. ARE Rui Azevedo Almeida com D. Maria de Lurdes da Silva Garcia, em 4-8-74.
1.º-sarg. H Valdemar Alves Rodrigues com D. Ana Maria da Conceição Ferreira de Barros, em 29-6-74.
1.º-sarg. B José Tomás dos Santos Amaro com D. Maria Teresa dos Anjos Duarte, em 7-7-74.
2.º-sarg. H Darlindo Ribeiro Gil com D. Maria Fernanda Mendes Fernandes, em 20-7-74.
1595/66/Cabo L Venceslau Celestino Pires com D. Maria Laurentina Pires Alves, em 7-7-74.
1093/69/Cabo O Ângelo Marques Ramos com D. Maria Fernanda de Jesus Custódio, em 4-8-74.
739/68/Mar. A Abílio da Silva Freire Querido com D. Odete Maria Guerra Garcia, em 7-7-74.
2374/70 Mar. R Hélder Pereira Lopes com D. Edite Graça Nobre Pereira, em 7-7-74.
618/71 Mar. FZV José Joaquim Morais Pássaro com D. Maria da Luz Taveiro Rocha Morais, em 13-7-74.
126/73/Mar. E José António Gonçalves de Armada com D. Cilda Maria da Costa Azevedo, em 10-8-74.
1384/74/2.º-gr. FZ Eduardo Manuel dos Santos Godinho com D. Maria Emília da Conceição Silva, em 3-8-74.

PASSAGENS À RESERVA

Cap.-ten. EMQ Mário Abrantes Rodrigues de Almeida, em 1-7-74 (RAb).
2.º-ten. SG João da Silva Pereira, em 14-8-74.
2.º-ten. SG Álvaro Alves da Silva, em 24-8-74.
1.º sarg. M António Leal da Encarnação, em 30-5-74.
2503/Cabo E José Monteiro Valente, em 18-7-74.
2504/Cabo E José Avelino Machado, em 8-8-74.
2587/Cabo TFH José Rodrigues Sampaio, em 16-7-74.
2721/Cabo TFD Joaquim Vieira Rodrigues, em 15-7-74.
1278/68/1.º-gr. FZE Júlio Ricardo Marques Pedro, em 16-7-74 (RF).

APOSENTAÇÕES

Em 31-8-74:

Manuel Rodrigues, terceiro-oficial do Q. P. C. M. M.
João Rosendo Correia, faroleiro-chefe do Q. P. C. M. M.
José Fernandes Tomás, segundo-faroleiro do Q. P. C. M. M.
Joaquim Dias Ribeiro, cabo-de-mar de 1.ª classe do Q. P. C. M. M.
José Francisco Bagarrão, motorista de salva-vidas do Instituto de Socorros a Náufragos.

FALECIMENTOS

1.º-ten. SG Mário Salgueiro dos Santos, em 5-8-74.
1.º-sarg. aux. RA João da Silva Marques, em 1-8-74.

1392/Cabo fog. RF Aníbal de Sousa, em 15-7-74.
1438/1.º desp. RF José Francisco Martins, em 21-7-74.
2438/1.º desp. RF Carlos Manuel, em 15-8-74.
797/Gr. M RF Luís Marcos, em 9-8-74.

Ciências Artes e Letras

OS COMETAS

de que são feitos? porque brilham?

O cometa Kohoutek, fotografado em 11 de Janeiro. A cauda tinha uma fraca luminosidade.

Os cometas são os corpos celestes que mais despertam a imaginação do Homem. Embora haja uma infinidade deles, são todavia muito raros os que são visíveis a olho nu. Para isso é necessário que as suas órbitas se aproximem muito. Astros raros que são (dada esta circunstância), a sua aparição ocasiona sempre, na Humanidade, uma certa emoção, excitando a superstição dos homens que os apontam como causa de desgraças ou de premonição a guerras e convulsões sociais. São os astros de maior beleza que cruzam o firmamento e fornecem uma imagem poética para as aparições fugazes e para o adeus sem esperança.

Todavia os cometas não são mera poesia mas sim coisas muito concretas cujo estudo tem ocupado os astrónomos desde sempre. Esse interesse renovou-se no fim do ano transacto com o aparecimento de um novo cometa – o Kohou-

O cometa Halley fotografado em Maio de 1910. A cauda é extraordinariamente luminosa e formada quase exclusivamente por moléculas e átomos de gases ionizados. A percentagem de poeiras é pequeníssima.

O cometa Mkros, fotografado em 22 de Agosto, apresenta uma ténue e pequena cauda curva formada por poeiras e uma longa cauda de gases ionizados.

tek – que se esperava fosse o maior de sempre e que deixou a Humanidade desiludida, pois muito prosaicamente deu a volta ao Sol sem que ninguém, ou quase ninguém (a não ser os cientistas), desse por isso. A cauda, que se esperava fosse visível numa extensão de muitos milhões de quilómetros, mostrou-se tão ténue logo a partir do núcleo que passou despercebida.

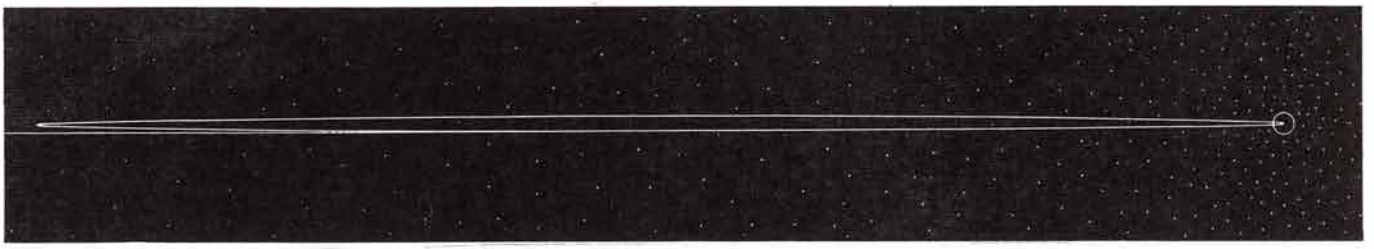
Afinal, donde vêm e de que são feitos os cometas?

São astros que têm a sua origem e formação no espaço interestelar e que são lançados na direcção do sistema solar por qualquer perturbação da sua órbita (passagem de uma estrela por exemplo).

Consoante a direcção e velocidade de que vêm animados a órbita final em torno do Sol poderá ser uma elipse (e o cometa será periódico) ou uma parábola ou hipérbole e o cometa nunca mais regressará.

O cometa periódico de órbita mais pequena que se conhece é o de Encke que passa junto do Sol de 3,3 em 3,3 anos. O de Halley, até hoje o mais visível de todos, tem um período de 76 anos. O de Kohoutek, vindo dos confins da galáxia, entrou na zona de influência do sistema solar e a sua órbita passou a ser uma elipse alongada que tem de eixo menor 44 vezes a distância do Sol à Terra e de eixo maior 3600 vezes esta dimensão. De acordo com certas teorias, os cometas seriam agregados de pequenas porções de matéria captadas e mantidas em coesão pela gravidade à medida que atravessavam o espaço interestelar. A cauda seria formada por gases retidos no estado sólido que evaporariam à passagem junto do Sol. Esta teoria não resistiu à análise das forças em jogo quando certos cometas passam tão perto do Sol que seria impossível que resistissem à força gravítica e centrípta quando o sentido da sua marcha praticamente se inverte. Na realidade, em 1965, foi observado um cometa, o Ikeya-Seki, que passou a rasar o Sol a uma distância de 1/3 do diâmetro solar. A uma tão curta distância, o calor do Sol seria tão forte que vaporizaria praticamente qualquer substância. Haveria tempo mais que suficiente para derreter e evaporar qualquer corpo terrestre de dimensões da ordem de meio metro. Um astro formado por pequenos pedaços seria desagregado pela força gravítica do Sol e vaporizado.

No entanto o cometa Ikeya-Seki saiu-se perfeitamente bem deste holocausto, o que faz supor uma constituição compacta. De acordo com uma recente teoria os cometas seriam formados por um núcleo de gelo e poeiras. Ao passar junto do Sol, a parte externa deste núcleo sublima ou evapora-se e a nuvem de vapor que se produz seria constituída por moléculas que a radiação dissocia nos correspondentes iões – o hidrogénio



A órbita do cometa Kohoutek. O pequeno círculo é, à escala, o espaço ocupado pelo sistema solar.

e o radical OH.
Verificou-se por espectroscopia a existência destes radicais em muitos cometas incluindo o Kohoutek.
Porque brilham afinal os cometas?
Enquanto cruzam o espaço a distâncias enormes do Sol o seu núcleo não brilha. O cometa é então um astro sem vida. Ao aproximar-se do Sol a superfície começa a evaporar-se e os gases daí resultantes são libertados para o espaço porque a gravidade do núcleo não é suficiente para os reter. É por isso que a Lua não tem atmosfera. As moléculas e átomos libertos arrastam consigo partículas sólidas. Desta forma o núcleo dá origem a uma nuvem de gases e poeiras. A luz solar ilumina o pó e o gás tornando o cometa visível. Uma parte da luz é dispersa e reflectida pelas poeiras ejectadas com os gases formando uma cauda luminosa, encurvada e o tom da luz é ligeiramente avermelhado. Esta cauda é curva porque as partículas de poeira vão-se afastando do Sol e perdendo velocidade enquanto o núcleo mantém velocidade maior.
Há cometas que quase não têm poeiras na sua constituição. Os átomos e moléculas dos gases podem no entanto tornar-se visíveis por ionização. As moléculas e átomos absorvem a luz solar e reirradiam-na no mesmo comprimento de onda ou numa série de comprimentos de onda que podem ser na parte visível do espectro. Esta cauda ionizada é fluorescente e torna-se visível. É praticamente direita, saindo em linha recta do núcleo. Os iões podem adquirir velocidades enormes, acelerados pelo vento solar, constituído por milhões de toneladas de matéria gasosas associada a campos magnéticos lançada pelo Sol com uma velocidade radial da ordem das 250 milhas por segundo. Por essa razão as caudas dos cometas estão sempre diametralmente opostas ao Sol. Há cometas que apresentam duas caudas separadas sendo uma direita e outra encurvada. A primeira é formada por gases ionizados e a segunda por poeiras. É o caso por exemplo do cometa de Mkros visível em Agosto de 1957.

O. Lemos
Cap.-frag.

Bibliografia

A MARGEM DA ALEGRIA
(poesia) por Ruy Belo

Em edição da Moraes Ed., da Colecção Círculo de Poesia, apareceu recentemente este poema cujas figuras centrais são D. Inês e D. Pedro. Ruy Belo foi mais um dos poetas sensíveis à magia de um amor que se projectou para sempre no tempo. E no poema (ia a dizer cântico) de Ruy Belo há o experimentar reviver num presente sombra, um passado Histórico. Poema para ser lido à beira do mar ou sob as naves duma catedral, como se tudo emudecesse e parasse e nos envolvessem os ecos sonoros de um órgão entoando um *de profundis*.

IMAGEM DEVOLVIDA
(poesia) por Mário Henrique Leiria

O autor chama a «Imagem Devolvida» poema-mito. Todavia, ao longo dos seus versos, assistimos à desmitificação implacável, às vezes com lucidez cruel, da sociedade em que se insere. Corajoso e independente, não raro se denuncia a si próprio sem hipocrisias, percorrendo os caminhos do subconsciente, numa jornada sem rumo fixo e sem hora. Poesia feita de inteligência e saber vai buscar beleza à solidão e percorre o espaço que vai da realidade ao sonho, espaço apenas entrevisto na bruma que esconde o fim último – o Amor.
Poema magnífico, «Imagem Devolvida» é apresentada numa boa edição a que as ilustrações de Cruzeiro Seixas emprestam inegável beleza.

CONHEÇO O SAL.. E OUTROS POEMAS

(poesia) por Jorge de Sena

Um livro de Jorge de Sena é sempre um acontecimento, já que, em cada obra que publica, o poeta sucessivamente se supera. A poesia que Jorge de Sena agora insere neste volume diz respeito ao período de 1972 e 1973, salvo alguns poemas iniciais. Mais uma vez a agressividade do poeta nos atinge em cheio. Guiado pela sua superior inteligência e modernísima cultura, o estro de Jorge de Sena descobre sabiamente os pontos vulneráveis e fere com crueldade desmoralizante. Cada um se sente descoberto e quase inteiramente humilhado por esses versos sem piedade que escalpelizam o mundo íntimo sem eufemismos nem rodeios. O sexo, então, é para Jorge de Sena o terreno ideal de ataque, ultrajante por vezes. Sentimos a denúncia sempre presente, pois nenhum poeta tratou o sexo com tanta crueza e mesmo crueldade como Jorge de Sena – sempre pronto a trespassar-nos com o punhal da ironia. Jorge de Sena é, às vezes, violento, porém, sempre perfeito. Independência e perfeição são as traves mestras da sua pessoalíssima poesia.

A PASTORA E O LOBO E OUTRAS HISTÓRIAS

por Alfredo Guisado

A Editorial Vouga deu à estampa este livro de contos para adolescentes mas a que são naturalmente sensíveis crianças e adultos. São belíssimos contos onde o sentido do mágico nos encanta. As ilustrações que tanto valorizam o livro pelo seu real valor artístico são de Cipriano Dourado.

O PROBLEMA DO DESENVOLVIMENTO PORTUGUÊS

por Mário Murteira

Em edição da Moraes apareceu há uns tempos atrás este livro de Mário Murteira. É um ensaio valiosíssimo sobre perspectivas do desenvolvimento económico que, nem por ser anterior ao 25 de Abril, perdeu actualidade; antes pelo contrário...

O. Lemos
Cap.-frag.

Encontro com o Mar

– O vento continua rijo, Isabel!

– É verdade, Joaquim!

– E os nossos rapazes no mar. Sem experiência. E este vento sul é velhaco!

– Tudo há-de correr bem, Joaquim! Não te apoquentes. Não respondeu. Ficou-se a observar a mulher, costurando roupas dos filhos, naquele jeito calmo que sempre lhe conhecera.

– Se o vento continuar a soprar assim, levanto-me.

– Não te levantas nada – ralhou ela. – Bem sabes o que o médico te disse... – e um certo alarme acendeu-lhe os olhos líquidos.

Resmungou qualquer coisa inaudível. Remexeu-se, na cama. Assaltava-o a nostalgia do mar, afastado como estava da sua traineira ia para três meses. «Enfarte de miocárdio!», decretara o médico. «Tem de guardar a cama. E nada de abusos: nem álcool, nem tabaco. Sossego, muito sossego!» Ficou-se a magicar na sua vida. Sessenta e cinco anos de idade, com mais de cinquenta passados no mar, no sobressalto constante do perigo, colhendo o seu pão na vasta seara líquida. E essa luta ingente não o quebrantara, que ele era de rija têmpera. Mas a morte do filho mais velho, ah!, isso sim, isso é que o vencera. Morrera num estúpido acidente de motociclo, o José Joaquim. Havia seis meses. Chocara-o a visão do corpo rasgado do filho. Nunca mais pudera sossegar. Até que um dia, quando se ocupava nos preparos da largada para o mar, sentiu aquela ferroada no peito, no lado esquerdo, estendendo-se pelo braço esquerdo e pelos ombros. Soltara um grito rouco e tombara, as mãos agatanhando convulsivamente a areia doirada da praia. Levaram-no para o hospital, a filha e a mulher a chorarem baixinho e os filhos a intumescerem-se de gravidade. «Enfarte do miocárdio!», foi o diagnóstico. Permanecera quase dois meses no hospital. E agora ali estava, dorido de tanta cama, remoendo agruras e desditas, saudoso do filho desaparecido, temeroso dos filhos ausentes na faina. Aquela imobilidade forçada vergastava-lhe os nervos. Fora sempre homem de acção, cheio de vida. Desde moço. Desde os 14 anos, quando o pai decidira que ele já tinha bom corpo para sacar o bicheiro, alombar com as canastras e saltar nas ondas enroladas, na proa da traineira, o rosto glabro lambido pelo mar salgado. Fizera-se homem depressa, que os humildes não têm tempo de criança. Casara tarde. Filho único de pais que se não davam muito bem, julgara-se na obrigação de ficar junto deles. A sua presença no lar paterno, evitara muitas violências do pai ciumento e bronco sobre a mãe débil, ridicularizada por isso mesmo: «Nem pra parir serves, eh mulher do diabo!» Ficava danado com o pai, de cada vez que o ouvia dizer coisas assim. Muito sofrera a pobre para o pôr no mundo! Fora tirado a ferros, soubera. E a mãe ficara

impossibilitada de ter outros filhos. Mas que culpa tinha ela? Uma pessoa é como é ou como Deus quis que fosse. Mas o pai era rude. Para ele, mulher tinha de ser parideira e burro de carga, ou não era mulher... Era bruto, o pai. Nunca se convencera de que a mulher gostava dele. Afinal, quando no seio de uma noite borrascosa, no perfurar do alqueive líquido, a volta de mar o levou borda fora, para nunca mais ser visto, a mulher não sobrevivera mais que dois anos. Apesar de ter o filho, a falta do seu homem derreara-a. E não fora a míngua de carinho

da parte dele. Isso não. Quantas vezes a exortava: «Eh, 'nha mãe! Anime-se, c'um raio! Tem cá o seu rapaz que não a troca nem por uma princesa!» Mas qual quê... Fora morrendo aos poucos, a vida a delir-se apressadamente no rosto triste. E ele ficara só. Com 32 anos ficara só, dono de uma casita de dois pisos e de um chavasco de traineira que ao marujo mais lorpa provocava um desdenhoso dar de ombros. Pensara então em casar. Já havia tido várias historietas com raparigas, moçoilas da beira-mar, roliças e rijas, que se agradavam do seu talhe porrão, mas aprumado, e do seu carão moreno, duro, curtido de muitos sóis, mas aberto num simpático sorriso brincão, quando era caso disso. Mas a sério, a sério, só a Isabel! Tinha 22 anos, ela, na altura. Era costureira. Bichanava-se na vila que o Serafim, seu primeiro namoro, um dos da pesca do bacalhau que se quedara lá pelas Américas agarrando melhor vida, não a deixara inteira... Isso abalava-o, pois dera em gostar seriamente da moça. E ela dele, valha a verdade! Uma tarde enfiara com ela na mata, vencendo débeis protestos. Não casaria sem tirar a prova... Tombara-a no chão ervoso. As lágrimas dela, e não só..., deixaram-no num arrependimento. «Raios! As pessoas pelam-se por dizer o que não é!...» Trouxera-a nos braços até à fímbria da mata. «Não tenhas medo, Isabelinha! A gente vai casar o mais depressa possível. Tenho uma casa, algum dinheiro e a traineira. Tu tens a máquina de costura e a tua habilidade. Vamos ter vida boa, pos atão! Tu verás!» E não tinha sido má a vida, não, senhor! De princípio chegara a andar desgostoso, por Isabel não engravidar, pois desejava ardentemente um filho. E, quando já começava a habituar-se à ideia de não ter filhos, Isabel teve o primeiro, após quatro anos de casada, estava ele com 37 anos. Que maluqueira nesse dia! Correu todos os amigos, a dar a boa nova. «Ah hó, gente! Tenho lá um pedaço de rapaz que é um real toiro! Mais de quatro quilos, calculem! E com uns pulmões de ferro, o ladrão!» E sobreveio nova paragem mas, três anos volvidos, nasceu o João Luís e, um ano depois, o Aniceto. E parecia que a coisa ia ficar por ali quando, inesperadamente, nove anos decorridos, e ele já a rondar os 50, surdiu a filha, a Ana Isabel. Oh! Que loucura naquela casa! Até os rapazes ficaram malucos com a irmãzita. Também era uma coisa linda. Saíra à mãe, até na serenidade. Vivia em maré de completa felicidade, nessa época. A vida não lhe corria mal. Envaidecera-o a tendência dos filhos para o mar, embora isso contrariasse o seu projecto inicial de os pôr a estudar. Mas o mais velho preferia o mar e os outros dois seguiram-lhe as pisadas. Só a filha seguira esse rumo e frequentava agora o liceu, que «filho de pescador não é menos do que os outros, ora essa!». Entretanto adquirira nova traineira. Com o dinheiro que a outra rendera e um empréstimo de um banco, pusera no mar a «Ana Isabel», um barco valente, vinte metros de linhas elegantes, equipado com potente motor «Diesel». Era a mais bela traineira de toda a área, a «Ana Isabel», sendo a última a largar e a primeira a chegar. Agora lá estava ela no mar, tendo como arrais o João Luís, marinheiro destemido mas necessariamente verde, frente aos ardis do mar. Por isso o preocupava tanto a sorte dos filhos, de cada vez que o vento soprava mais forte. E, bem o sentia, a recrudescer de violência.

– Tenho de me levantar, Isabel! – teimou, saindo do seu mutismo.

– Não, Joaquim! Ainda estás muito fraco.

De súbito, a sereia da Capitania atroou a tarde, fendendo os ares num silvo agoirento, a despertar calafrios nas famílias que tinham os seus homens no mar.

– Dá-me o capote, Isabel! Vou para o porto.

Encolheu-se receosa, a mulher. Mais propriamente oscilou entre dois medos: a sorte dos filhos e a saúde precária do marido. Veio ao de cima um chorrilho de mágoas. Coisa ingrata, a vida. Um filho recentemente morto, o marido doente, os outros dois filhos lá longe, às cavaleiras do mar, na luta tremenda e desigual.

Saíram de casa na companhia da filha, que deixara os livros de estudo em que estava embrenhada, ao aperceber-se do que se passava no andar térreo. A tarde vestira-se toda de cinzento, prendera o Sol numa cadeia de nuvens pesadas, ameaçando chuva, e soltara o vento em fúrias indómitas, contagiando o mar. Ao longo do molhe e da praia tamanha, espalhavam-se centenas de familiares dos pescadores em perigo. Unia-os, naquele momento milhentas vezes vivido, o mesmo medo e a mesma esperança. Preludiando lutos, as mulheres encoifavam os cabelos nos lenços negros, murmurando imperceptíveis orações. Um tempo de ansiedade renovava-se e crescia. Joaquim caminhou, com a mulher e a filha, para a muralha que se metia pelo mar dentro e no extremo da qual ficava o velho farol, assente em base cónica, que servia de guia aos viajantes das vastas estradas de água. As vagas acometiam essa excrecência atrevida de terra, encharcando-a e corroendo-a. Toda a gente prendia a vista na lonjura azul e cinzenta, ansiando por que um ponto negro, um ao menos, deformasse a perspectiva monótona, igual, anunciando o regresso do primeiro barco. E, às tantas, um grito uníssono soltou-se de centenas de bocas, correndo na face do mar:

– Lá vem um! Lá vem um!

De facto, lá ao longe, surgiu a primeira traineira, caminhando resolutamente para terra apesar das diatribes do mar.

– É a «Ana Isabel»! É a «Ana Isabel»! – berrou Joaquim, procurando aliciar a incerteza que o tomava.

– Sabes lá se é o nosso barco, Joaquim! Está tão longe!

– É! É! Pressinto-o! – E, num repente, correu para a muralha do farol, o capote adejando, como grande ave patética e desajeitada, alheio aos gritos da mulher e da filha, logo secundados pelos de outras pessoas que se aperceberam da temeridade, indiferente ao enorme perigo que corria. Dobrado para a frente, avançando aos tropeções, o velho lobo-do-mar foi ganhando a distância que o separava do farol. Por fim, atingiu-o, encharcado até aos ossos, e apoiado ao cone de cimento alongou a vista pelo mar raivoso, procurando distinguir o azul e vermelho da sua traineira. Outros pontos negros manchavam já a superfície rugosa do oceano, correspondendo a outras tantas trai-

neiras que procuravam o abrigo seguro do porto. Joaquim punha as mãos em pala sobre os olhos, para evitar as bofetadas do mar, tentando lobrigar a «Ana Isabel». E reconheceu-a, finalmente. Reconheceu-a pela larga faixa vermelha que ia da proa à popa, formando um Z alongado. Sob a mão férrea do João Luís, a «Ana Isabel» era a primeira a demandar o porto, furtando-se agilmente aos ardis do mar irado. E um orgulho novo impou o peito de Joaquim. A sua traineira estava bem entregue. O filho confirmava toda uma linha de arrais de raça. Mas com o orgulho veio um cansaço novo. E veio também a mesma dor de meses antes. Joaquim levou as mãos ao peito, onde o coração batia doidamente, como pobre pássaro numa gaiola de medos. Cresceu nele o desejo de chegar junto da mulher e da filha. Deixou a precária protecção do farol e caminhou pela muralha, cambaleante, sem se aperceber dos gritos das pessoas. Sentiu-se mais fraco. Olhou o mar trepando a parede inclinada da muralha, procurando o seu corpo fatigado. Tentou ainda lutar com o mar e com o torpor que lhe corria nas veias enfraquecidas. Quis levantar a cabeça, ver a sua traineira entrar o porto acolhedor, vencida mais uma rude batalha. Desejou alcançar terra segura, entrar na sua casa modesta de meios, mas grandiosa na sua qualidade de refúgio. Mas o mar não o consentiu. O mar abraçou o seu corpo cansado e levou-o para longe, indiferente aos gritos de dor de Isabel e da filha. Na hora da verdade, o velho Joaquim não faltou ao encontro com o mar.

A. Santos Coentro
1.º-ten. SE

Voz da Abita

Voltámos a receber uma carta do «Pezinhos», cabo M, que transcrevemos:

«Às vezes tenho a impressão que nas minhas veias não corre sangue mas sim água salgada. Só assim se explica que eu me sinta tão bem no mar e tão mal em terra. Mas também é verdade que as pessoas não ajudam nada para eu deixar de ser rabugento... Querem ver?

Há dias, a um domingo, como estava um calor de rachar, resolvi ir apanhar o fresco para o... cinema! Quais praias, qual campo, ali, com ar condicionado, é que se está bem.

Como não sou homem de pressas, fui comprar os bilhetes logo que abriu a bilheteira. Era uma hora da tarde, uma hora até mal escolhida porque atrasa o almoço.

Fiz o meu sorriso número um à senhora que estava no «guichet», que ela alias não retribuiu, e pedi dois balcões na terceira fila e na coxia central, se possível. A senhora deu-me os bilhetes, que custavam sessenta escudos, e eu dei-lhe uma nota de cinquenta e outra de vinte para pagar.

Qual não foi o meu espanto quando a senhora, muito mal disposta, se virou para mim afirmando que não tinha troco.

Comecei logo a tremer...

– Então a senhora não tem dez escudos para me dar?!

– Não, não tenho, não há nada a fazer, dê cá os bilhetes...

– Desculpe, minha senhora, mas não dou. Resolva o assunto como quiser, mas os bilhetes já ninguém mos tira...

– Então terei de pedir a intervenção da autoridade...

– Faça como quiser...

E veio um guarda da P. S. P. que, posto ao corrente da questão, começou a coçar a cabeça, sem saber o que havia de fazer, pois no fundo via perfeitamente que eu tinha razão, mas não o queria dizer.

E fui eu que dei a solução. Já que a senhora não fazia o mais ligeiro esforço para arranjar troco, eu «Pezinhos», dava-lhe uma prova de boa vontade e confiança, prontificando-me a receber o troco quando viesse na hora do espectáculo.

E assim foi. Das pessoas que estavam na bicha também ninguém facilitou, trocando a nota de vinte. Estavam todos com um ar muito sério a assistir à discussão e até parecia que estavam a gostar...

Mas ainda não ficou por aqui. Há dias em que não se devia sair de casa!

Para almoçar, entrei num restaurante ali perto, com a mulher. Sentei-me a uma mesa onde havia dois lugares vagos. Estava tudo cheio. Só se via gente a dar ao queixo...

Estavam a assar frangos na montra e era um cheirinho que até fazia crescer água na boca!

Os criados, muito atarefados, passavam, e nem para mim olhavam, apesar dos meus constantes pst... pst... pst...

«Lá estás tu outra vez com o nervoso miudinho», dizia a patroa, «tem calma que a nossa vez há-de chegar.»

O caso é que já eram quase duas horas e... nada!

Um casal estrangeiro que estava na mesma mesa, e também não conseguia comer, olhava à volta muito admirado com aquilo tudo.

Até que um deles – criados – passou tão perto de mim que me foi possível

deitar-lhe a mão à aba do casaco e pedir-lhe, por amor de Deus, que me desse qualquer coisa, o que ele quisesse...

O que eu fui fazer! O homem ficou mesmo fora de si!

– O senhor está-me a agarrar? Mas então que é isso? Julga que ainda estamos no tempo do fascismo?... Espere se quiser, e se não quiser vá-se embora que não faz cá falta nenhuma...

Levantei-me capaz de rebentar. Perguntei quem era o patrão mas ninguém me deu resposta. Vi um senhor por trás do balcão com cara disso, e perguntei se era ele. Disse que sim, mas que não podia fazer nada... que aos domingos era sempre assim... que tínhamos de ter paciência...

Saí furibundo e fui a outro restaurante comer um bife. Aqui sim, encontrei um criado simpatiquíssimo, tão simpático que nem parecia de cá. Mas era...

Cheguei ao cinema mesmo à hora. Fui buscar os dez escudos à bilheteira, que a senhora me entregou com um ar muito ofendido, e sem dizer água vai...

E pronto, eu não digo que o melhor é andar no mar? Gastei cento e cinquenta escudos para isto... Dá gosto realmente encontrar gente tão agradável, não dá?!

Tenho um sobrinho que emigrou para França e diz que lá corre a frase «les portuguais sont toujour gais» – que significa «os portugueses estão sempre alegres». Só por graça...»

Do nosso assinante Severino Afonso Santos, cabo aux. RA, acerca do artigo «Fazer uma Revista», publicado no n.º 34 da nossa Revista, recebemos uma carta que transcrevemos:

«FAZER UMA REVISTA»

«Com este título foi publicado no n.º 34, de Julho p.p., da «Revista da Armada», um artigo do capitão-de-fragata O. Lemos, ao qual não podemos deixar de dar o nosso incondicional aplauso, no que respeita ao apelo de colaboração por parte de todos os que integram a nossa família de marinheiros.

Chega mesmo a parecer impossível que uma instituição onde há individualidades com capacidade fora do vulgar, tenha uma publicação a «resvalar para a pobreza erudita» segundo já ouvimos dizer a uma pessoa qualificada e com responsabilidades adquiridas em longos anos de serviço na Armada.

Quanto a nós, achamos que em três anos e dado o condicionalismo imposto pelo regime anterior, muito já está feito. Mas são opiniões que temos de respeitar e contrariar, fazendo mais e melhor.

Agora, sem as peias da censura e, sobretudo, sem medo de ser apontado como progressista, seria a altura da arrancada para a colaboração desassombrada, mas construtiva, de todos aqueles que se têm desinteressado pelo que, em nosso modesto entender, tem cada vez mais necessidade de existir, não só como elo de ligação entre todos os que pertencem à Armada como a todos os portugueses que por ela se interessam e a quem seria mostrado o que fomos, o que somos e o que valemos. E até mesmo àqueles que da Marinha de Guerra têm fraca impressão, serviria para mostrar que estão enganados pois nela existe, acima de tudo, Brio, Coragem e Valor inconstestados.

Passando em revista todos os números anteriores, verificamos que salvo os oficiais que enquadram a Redacção, raros são aqueles que dão a sua colaboração à «R. A.». E se fizéssemos uma análise mais detalhada, quase que apostaríamos em que é «cá por baixo» que se vê maior interesse.

Se, como diz o comadante O. Lemos, a «R. A.» foi lançada para ser «veículo de formação, agregação e entretenimento do pessoal» e ainda «pretende ir ao encontro de todos os níveis hierárquicos, do grumete ao almirante», somos de opinião que seja a partir de almirante que venha a colaboração, pois será a partir daí que virão os conhecimentos gerais para os de menor bagagem intelectual e se poderá acreditar numa linha de continuidade que a todos interessa. Nestes três anos, mercê duma orientação séria e bem estruturada da parte dos que meteram ombros à tarefa de fazer a «R. A.», já ela ganhou lugar no concerto das publicações congéneres.

Alguns colaboradores de valor reconhecido a par de outros mais modestos, entre os quais nos situamos, vão atiçando o fogo sagrado e contribuindo para que não se banalize ou caia na monotonia a NOSSA revista, como já é lugar comum chamar-lhe, mas somos os primeiros a concordar que é necessário sair do marasmo e tomar novos rumos.

E, a propósito, tomo a liberdade de lembrar que seria de grande interesse convidar os oficiais que exercem as funções de professores nos variados cursos de formação do pessoal da Armada para explanarem nas colunas da «R. A.» a matéria que é dada durante as aulas e que, no nosso entender, teria dupla vantagem: traria o pessoal ao facto das directrizes dos cursos que iriam frequentar e evitar-lhes-ia a despesa com explicadores que muitos fazem, sabe-se lá com que sacrifício.

Assim, talvez fosse possível tornar a «R. A.» quinzenal e ultrapassar os 10 000 exemplares, pois não podemos compreender que uma corporação composta por cerca de 25 000 homens entre activo, reserva e reforma, não contando com o pessoal civil do Ministério, esteja alheada da sua revista a ponto de não se esgotarem os 10 000 exemplares, segundo nos consta.

O nosso modesto ponto de vista aqui fica como um desafio àqueles que prezam a carreira que escolheram e de que todos nos orgulhamos.

Venham todos os que com tanto valor existem na Armada dar uma achega para uma «R. A.» maior.

Usando da Liberdade conquistada e da Camaradagem que esta iniciativa nos proporciona, poderemos atingir esse fim.

Nós, os de menor capacidade, aguardamos os vossos ensinamentos, pois nunca é tarde para aprender.»

N. R. – *Esta carta, que agradecemos, sugere-nos os seguintes esclarecimentos:*

1 – *A «Revista da Armada», como órgão oficial que é, nunca esteve sujeito a censura.*

2 – *Não seria viável, nem está no ambito da Revista, publicar, como sugere o autor da carta, lições dos muitos e variados cursos que são ministrados na Armada.*

3 – *A «Revista da Armada» foi concebida para ser distribuída gratuitamente a todas as unidades e serviços à razão de um exemplar por cada três pessoas. Os exemplares que sobram, cerca de dois mil, destinam-se a assinaturas e venda ao público.*

4 – *O número actual de assinantes é de cerca de 400, o que é realmente muito pouco, dado o grande número de pessoas que fizeram serviço na Armada e por conseguinte ficaram a ela ligados.*

5 – *Quanto à afirmação que fez, de estar a Revista «a resvalar para a pobreza erudita», julgamos estar dentro do caminho traçado desde o primeiro número, tentando fazer uma revista acessível a todas as camadas que constituem a família naval. Aliás, estamos sempre abertos, e nisso temos insistido, a toda a colaboração que respeite os objectivos da Revista.*

6 – *Para estarmos certos dos objectivos mais válidos para a Revista, ninguém melhor que os leitores os poderá sugerir, indicando para cá o que pensam sobre o assunto como fez o nosso estimado colaborador.*

De José Ramos, cabo A RAa n.º 2097, recebemos uma carta de que transcrevemos:

«Damaia, 1 de Setembro de 1974.

As maiores felicidades para V. Ex.ª e todos os que colaboram na «Revista da Armada», de que só agora, infelizmente, tive conhecimento. Bem hajam pelo bem que fazem, a todos os que passaram pela Marinha e que continuam a ter saudades dos bons e maus momentos que passaram.

(...) Pois, senhor Director, consegui já obter bastantes números da Revista, mas claro que gostaria de ter todos. Será isso possível? Envio a relação dos exemplares que me faltam e um cheque em branco que V. Ex.ª fará o favor de completar com a importância necessária para esses números, uma capa, que creio ser para poder guardar os respectivos exemplares, e a inscrição de uma assinatura anual. Peço desculpa de esta ir tão longa, cumprimento respeitosamente V. E.xª, a quem agradeço muito sinceramente.»

Do cabo R n.º 3449, António Cruz, recebemos o poema «Versos dedicados à guarnição da fragata «Almirante Magalhães Corrêa» durante a viagem da STANAVFORLANT 973», que agradecemos.

Estes versos, de sabor popular, que certamente seriam apreciados pelos nossos leitores, não poderão todavia ser publicados devido à sua grande extensão (166 quadras).

A MARINHA NO 25 de ABRIL

25 de Abril de 1974. Desde as primeiras horas da madrugada um destacamento de fuzileiros envolvido numa acção que haveria de restituir às Forças Armadas a sua dignidade face à Nação. Navios encarregando-se de funções específicas de marinha à entrada da barra. Mais tarde, três companhias de fuzileiros, em colaboração com o já citado destacamento, tomariam a seu cargo parte relevante na ocupação dos pontos vitais da ex-DGS: a famosa sede, na Rua António Maria Cardoso, e a não menos célebre prisão de Caxias, donde no dia 26 haveriam de ser libertados os presos políticos característicos de um regime ditatorial prestes a completar meio século de existência. Pontos vitais, e, por isso mesmo, delicados em extremo, na Rua António Maria Cardoso tombaram as únicas vítimas da intervenção militar de 25 de Abril, mortas por tiros disparados da sede da ex-DGS por agentes; em Caxias, represálias sobre os presos; ambos os locais eram objecto da maior atenção popular, que, em multidão, seguia atentamente os acontecimentos, quer por ser em plena Baixa lisboeta quer por se localizar a sua atenção na sinistra prisão de Caxias, quer ainda através da Imprensa, a quem foram facultadas as maiores facilidades para o exercício da sua missão. Mais tarde seguiu-se a ocupação da Escola Técnica da ex-DGS, da seda da ex-ANP, e do Palácio da Independência, tudo por forças de Marinha, que viriam, ainda, a colaborar activamente nas operações de extinção da ex-Legião Portuguesa, e na custódia de elementos detidos na Penitenciária de Lisboa.

Ao cair da noite de 26 de Abril dar-se-ia a transferência dos elementos da ex-DGS detidos que iriam ocupar agora os lugares de Caxias numa situação inversa.

Ao nível de planeamento, a Marinha esteve sempre presente, não só nos contactos havidos antes de 1974, como também no Posto de Comando naquela noite de 24 para 25, e, ainda, na definição do Programa do Movimento das Forças Armadas, que teve uma tão grande aceitação pelo País.

E, nos dias febris que se seguiram, quer na Cova da Moura, quer em Belém ou São Bento quer numa perspectiva de presença salutar em sectores críticos da vida nacional (lembramos o sector da Informação, para não citar nomes de diversas empresas ou órgãos estatais), a Marinha continuou presente, embora com algum prejuízo das suas actividades normais, afirmando uma profunda consciência política (ao nível de «processo», ou seja, do saber que há que assegurar o exercício das liberdades democráticas para um povo), a qual nunca deixou de ser perfeitamente isenta de partidarismos, mas nem por isso menos influente na elaboração do programa do Governo Provisório e na sua própria constituição inicial.

À hora em que estas linhas são escritas, a Marinha ainda tem a seu cargo a herança da ex-DGS e parte da ex-LP, das quais prestará, como é seu apanágio, as devidas contas ao País.

Cap.-ten. Barata Botelho, in «Anais do Clube Militar Naval», n.º 4 a 6 – Abril/Junho

Saibam Todos

Que na opinião da Associação dos Armadores Japoneses a abertura do Canal de Suez provocará uma diminuição de 15% na tonelagem dos navios petroleiros e deslocará para o Mediterrâneo grande parte do tráfego de petróleo com destino à Europa, o que irá prejudicar a indústria de reparação naval de Portugal.

Que os estaleiros navais da Setenave devem ter entrado em actividade no mês de Abril passado no sector de contrução, e no ano próximo no sector de reparação. Os investimentos já feitos e a fazer até à conclusão do estaleiro, elevam-se a mais de três milhões de contos.

Que em 1 de Abril último a frota mercante mundial era constituída por 30 205 navios (acima de 300 t a b) no total de 283 147 429 t a b. O número de petroleiros era de 6664, totalizando 124 170 843 t a b, e o número de navios de carga seca era de 23 541, no total de 158 976 586 t a b.

Que no mundo existem apenas cinco navios de comércio a propulsão nuclear: o cargueiro americano «Savannah» que está desarmado; o quebra-gelos soviético «Lenine»; o mineraleiro alemão «Otto-Hahn»; o navio experimental japonês «Matsu», que se encontra ao serviço, e o navio quebra-gelos soviético «Arktika» lançado em Outubro do ano passado e actualmente em acabamento em Leninegrado.

Que segundo fontes egípcias o Canal de Suez reabrirá em Março de 1975, permitindo a passagem de navios com 38 pés de calado como se verificava antes de 1967.

Que o director da agência de viagens Bennet acaba de declarar que se poderia assistir a um renascimento do mercado de cruzeiros se os paquetes de cruzeiro fossem mais pequenos, menos luxuosos, com capacidade para maior número de passageiros e se as formas aerodinâmicas fossem substituídas pelas do tipo catamarã.

Que em 6 de Julho de 1974 foi abatido à frota nacional, por ter sido vendido para a China, o navio de passageiros «Império» de 13 185,79 t a b e 10 734 t dw.

(In «Boletim Analítico» da J. N. M. M.)

Que de acordo com a campanha contra ruídos que se está a desenvolver em todo o mundo, brevemente vai ser obrigatório silenciar as turbinas dos aviões de transportes, o que implicará uma despesa de cerca de 6 mil contos por cada uma.

No entanto, ninguém se preocupa com maiores ruídos que vão pelas cidades...

A tabela que se segue é elucidativa (medidas em decibéis):

Descolagem de um avião «B 727» (3 reactores) ...	108 dB
Descolagem de um avião «B 707» (4 reactores) ...	118 dB
Passagem de um autocarro ..	90 dB
Passagem de uma motoreta ..	108 dB
Audição de um conjunto «pop»	110 dB
Trabalho de aspirador de pó	50 dB

(In «Mais Alto», n.º 179)

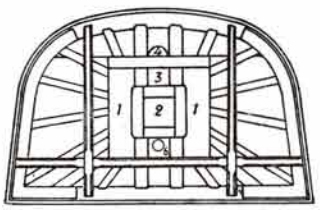
Que enquanto os serviços de saúde civis não estiverem apetrechados no campo específico do emprego terapêutico do oxigénio hiperbárico, poderá o mesmo ser facultado a doentes estranhos à Marinha, de acordo com as disponibilidades do Serviço de Saúde e da Escola de Mergulhadores da Esquadrilha de Submarinos.

Os requerimentos para o efeito deverão ser entregues na Secretaria da Esquadrilha de Submarinos, no Alfeite, ou no Ministério da Marinha (Direcção do Serviço de Saúde), em Lisboa, para os doentes da margem norte, se assim o preferirem.

Que na 5.ª Repartição (BEM-ESTAR) da D. S. Pessoal há um livro de inscrições para compra e venda de viaturas em segunda-mão. Os interessados podem consultar o livro sempre que queiram. A transacção não isenta o pagamento do respectivo imposto.

Terminologia Naval

CESTO DE GÁVEA – Plataforma que assenta nos vaus dos mastros e que se destina especialmente a dar espalho aos cabos da mastreação; dispõe de uma espécie de varandim para resguardo, cuja parte de vante, arredondada, recebe o nome de arco de gávea e a parte voltada para a popa, recta, se chama grinalda. Nos navios actuais o cesto de gávea serve de posto de vigia ou de assento ao projector, telémetro ou qualquer outro aparelho.

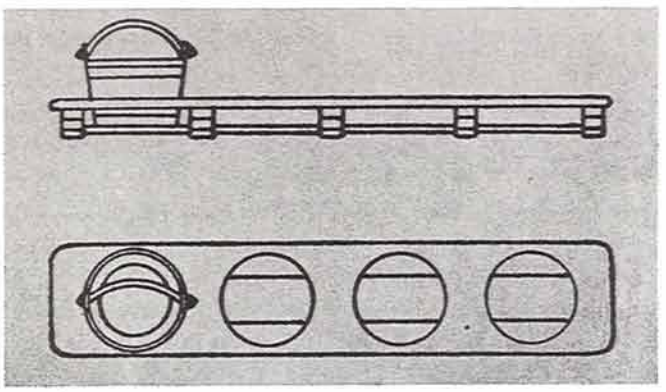


CEVADEIRA – **Vela quadrada que envergava nas** vergas do mesmo nome, colocadas uma de cada lado do gurupés e apontando um pouco para baixo, em navios construídos até meados do século XVIII. Expressão relacionada com este termo e que constitui gíria naval é a que se usa para significar «ser amigo de alguém», por «ser da cevadeira de...».

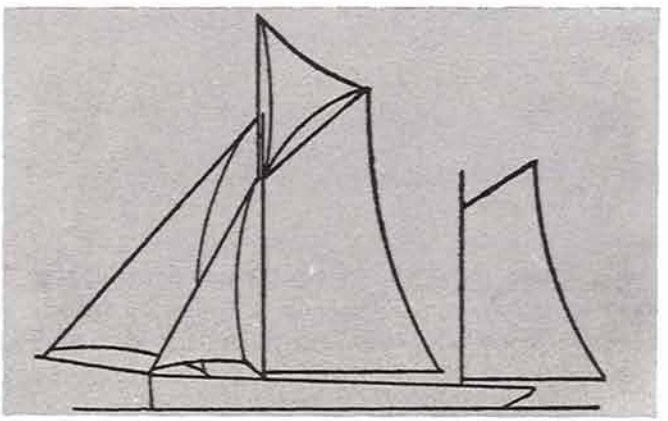
CEVAR – Reforçar a força magnética da agulha de marear, por meio de íman natural.

CHAÇOS – Peças de madeira que se fixam entre dois vaus, no sentido longitudinal, para os conservar unidos entre si.

CHALEIRA – Suporte de madeira formado por duas tábuas paralelas, aguentadas uma para a outra, dispondo a superior de aberturas circulares para receber os baldes da baldeação.



CHALUPA – Embarcação de dois mastros, armando o de vante latino quadrangular e o de ré, catita muito afastada da popa.

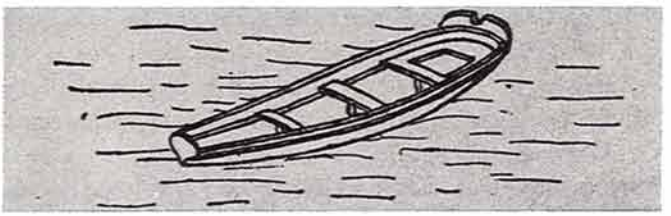


CHAPÉU ARMADO – Grossa peça de madeira de forma semelhante à de um chapéu armado destinada a reforçar a ligação da quilha com o pé da roda de proa.

CHAPUZ – Peça de madeira que se aplica a outra para a reforçar ou conservar em determinada posição, ou para consolidar a ligação de duas peças.

CHARRUA – Antigo navio transporte de carga e tinha fraco armamento.

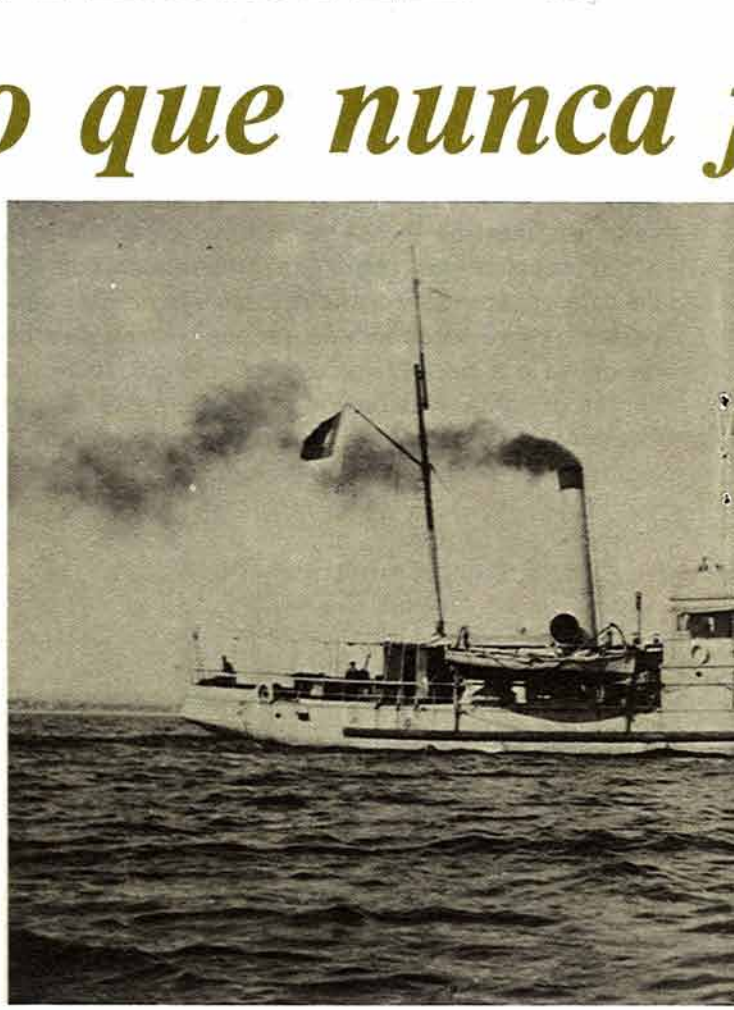
CHATA – Pequena embarcação do navio, tosca, de fundo chato e proa levantada, para serviço de limpeza e pintura do costado.



S. Elpídio
Cap.-frag. AN

ECOS do PASSADO

Um Episódio que nunca



Era telegrafista de bordo um 2.º-sargento, que por duas vezes fora campeão do Algarve no jogo das damas e terceiro classificado no campeonato nacional.

O facto era conhecido por muitos daqueles que se dedicavam a essa diversão lúdica, e assim foi possível defrontarem-se várias vezes o sargento já referido e o campeão algarvio daquele ano que, na sua vida profissional, era empregado de café e vivia em Portimão. Umas vezes a bordo, outras no café, a defrontação tinha o carácter de espectáculo, com «torcedores» e tudo. Assisti a quase todos os encontros e não me lembro de uma única vez ouvir qualquer referência sobre política. Mas, segundo parece, o campeão algarvio do jogo das damas era militante do Partido Comunista Português e servia de «contacto» entre este e os «vermelhos» espanhóis...

Parece, também, que todas as vezes que a «Limpopo» fundeava em Portimão, na manhã seguinte, apareciam frases subversivas escritas nas paredes. Daí, a concluir a Pide que no navio havia, de certo, uma ou mais células comunistas, foi obra de um instante.

Certa manhã de Agosto de 1936, recebia-se a bordo a comunicação feita pelo chefe do Departamento Marítimo do Sul para que o navio seguisse imediatamente para Lisboa!

Achei muito judiciosas as considerações publicadas no número de Julho da «Revista da Armada», no artigo «Fazer uma Revista», sobre o perigo de cair na monotonia e na perda de interesse para os leitores, a manutenção das mesmas secções, sem ser variada a restante colaboração.

Na verdade, isso demonstra, da parte do seu autor, conhecimento perfeito da psicologia dos leitores.

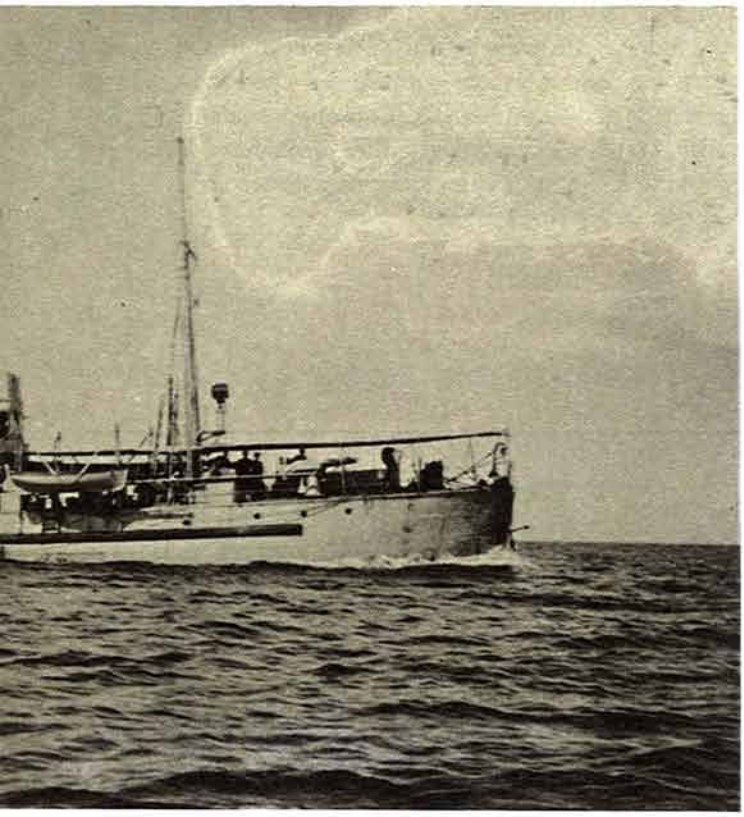
Mais adiante, apela para quem esteja disposto a *vencer a inércia e o comodismo e colaborar...*

Fiquei a cismar nestas palavras, pensei que, com um pouco de boa vontade, e porque hoje é possível escrever sobre certos factos, considerados tabu até 25 de Abril, era viável trazer à luz da publicidade um episódio, já há muito esquecido, mesmo por aqueles que o viveram há quase 40 anos.

Aliás, ele nunca foi tornado público, mas as circunstâncias em que se desenrolou demonstram como se vivia na Armada em 1936 e servem para fazer um pouco de história sobre o clima de desconfiança permanente da parte daqueles que detinham o Poder e para quem qualquer atitude, qualquer frase, qualquer encontro, servia para tirar deles ilações – a maior parte das vezes erradas, mas sempre atentatórias da dignidade de todos nós. Foi o que aconteceu no Verão de 1936 com a guarnição da velha «Limpopo», então em serviço de fiscalização na costa do Algarve, com base em Faro.

Para quem conheça como esse serviço era feito, por navios que não possuíam um mínimo de comodidades – frigoríficos, congeladores ou qualquer conservador de alimentos –, sabe que, de dois em dois dias, era forçoso entrar em qualquer porto da costa para meter frescos. Assim, umas vezes para barlavento outras para sotavento, lá aportava a velha «Limpopo» com essa finalidade, aproveitando-se o facto para passar uma noite de folga, com licenças para terra. A continuidade desses contactos levava sempre à criação de amizades e a situações de confraternização entre marinheiros e civis.

foi contado



A canhoeira «Limpopo» navegando, em 1936.

Nem houve tempo para fazer aguada, meter frescos, nem carvão. Valeu na circunstância a «Limpopo» ter caldeiras de tiragem normal, portanto muito económicas, chegando à vontade o carvão que havia de reserva para a viagem até Lisboa, e a alimentação foi de «ranchos secos» para todos.

O navio largou da bóia, na ria de Faro, ao meio da tarde e chegou ao Tejo pelas 16 horas do dia seguinte. O estado de espírito da guarnição era de pura expectativa, e a ninguém ocorria a ideia de que vínhamos *sob prisão,* para averiguações de carácter político.

Pelas 11 horas da manhã, ao largo do Outão, avistou-se o aviso «Pedro Nunes» com a artilharia desencapada e voltada para a «Limpopo» que navegava mais junto à costa, e a acompanhou até ao Quadro no Tejo.

Ao chegarmos ali, foi designada a bóia de amarração, junto à qual se encontrava um rebocador dos Serviços Marítimos. O patrão perguntou ao comandante da «Limpopo» se precisava de algum recado para terra. Tendo-lhe sido respondido negativamente, afastou-se e só então soubemos que, na realidade, a guarnição estava *detida e incomunicável.*

No dia seguinte de manhã, o comandante, então 1.º-tenente José Salvador Mendes, recebeu ordem para se apresentar no Ministério da Marinha.

Quando voltou a bordo, reuniu os sargentos – o navio tinha apenas dois oficiais, o comandante e o primeiro maquinista – e comunicou-lhes que toda a guarnição seria transferida para a canhoeira «Damão» e que a «Limpopo» regressaria a Faro com a guarnição daquela, porquanto havia *comunistas* a bordo e enquanto não fossem detectados, sargentos e praças continuariam detidos.

Ao ouvirem tal afirmação, os sargentos entreolharam-se e foi difícil refazerem-se da emoção sofrida. O autor destas linhas pediu licença ao comandante para afirmar que tudo isto devia ser produto de uma série de coincidências ou de qualquer mal entendido, porquanto, estando a bordo havia já dois anos, conhecia bem toda a guarnição e podia afirmar que essa acusação não tinha fundamento. É certo que nem todos os elementos da guarnição seriam simpatizantes da situação política que nos dominava, mas daí a comunistas ía uma grande distância e, muito mais grave era, de certo, afirmar-se que havia a bordo *células organizadas.*

Julgo que é de toda a justiça salientar a atitude tomada pelo comandante Salvador Mendes, solicitado por duas forças: regressar ao Algarve com a *sua* guarnição, ou *entregá-la,* pura e simplesmente, às sevícias da Pide. Devo acrescentar que ele era comandante da «Limpopo», apenas, há dois meses, não conhecendo, portanto, suficientemente, a guarnição.

Optou pela primeira, assumindo inteira responsabilidade, perante o Ministro da Marinha de então, sobre o comportamento da guarnição, jogando nessa decisão o seu futuro de oficial da Armada.

Este facto, conhecido de bem poucos, merece relevo, pois na atmosfera de desconfiança, que se respirava no ambiente naval e nacional, poucos teriam a coragem – direi mesmo a temeridade – de deixar pendente de uma guarnição heterogénea, o penhor da sua palavra.

Foi-lhe, todavia, imposta uma condição: o marinheiro sinaleiro da «Limpopo» seria substituido por outro. E esse outro era, nem mais nem menos, do que um informador da Pide.

A «Limpopo» regressou ao Algarve. Continuou ao serviço de fiscalização da costa. Poucos dias depois de lá termos chegado, ficámos com a certeza de quem era o novo sinaleiro. Foi votado a um ostracismo total pela guarnição que soube compreender e avaliar, em toda a dimensão, o gesto do seu comandante.

Havia, na realidade, muitos elementos a bordo hostis à situação política criada por Salazar. Todavia, a partir daí, ninguém mais manifestou as suas convicções, quer em actos, quer em palavras. A guarnição da «Limpopo» soube corresponder galhardamente à confiança que nela depositara o então 1.º-tenente José Salvador Mendes. Durante um ano de comando, pode dizer-se, sem eufomismo, que este tinha «a guarnição na mão».

Quando foi nomeado para nova comissão de serviço, deixou a «Limpopo» um amigo e um admirador em cada elemento que a tripulava.

Quantos serão ainda vivos? Não sei, nem mesmo o que é feito do comandante da «Limpopo» em 1936.

Seja como for, e porque a História, afinal, é nem mais nem menos do que um rosário de episódios enfiados no cordão do tempo, aqui fica este, verídico e sintomático, que ajuda a definir carácteres e, ao mesmo tempo, dá uma ideia ajustada da degradação moral do regime deposto em 25 de Abril pelo Movimento das Forças Armadas.

A despeito de toda a repressão que era apanágio desse regime, é consolador verificar – hoje que se podem trazer a público as manobras torpes por ele praticadas – que nem tudo se perdera e a parte sã da Nação tentava manter acesa nos espíritos bem formados a chama sagrada da Liberdade e da Democracia! O próprio comandante Salvador Mendes era um verdadeiro democrata, razão por que tomou a atitude que aqui fica assinalada.

Fraga Júnior
1.º-sarg. H

Filatelia

NOVOS CATÁLOGOS DOS SELOS PORTUGUESES

Como habitualmente, foram postos à venda no passado mês de Agosto, os catálogos dos nossos selos que, infelizmente, quanto a nós, continuam a enfermar de erros e faltas que em nada beneficiam ou estimulam a filatelia. Efectivamente, a costumada disparidade que entre eles se nota no concernente à numeração e cotação dos selos é inaceitável, já que estabelece confusões e leva a desânimos que podiam e deviam ser evitados.

Facilmente se compreende que esta situação é fruto de interesses comerciais que respeitamos e que os respectivos editores podiam solucionar associando-se, para nos oferecer um catálogo único. Com este, automaticamente, desapareciam as diferenças que acima apontamos e podia partir-se para uma necessária revisão das cotações uma vez que na maioria dos casos elas estão de tal modo elevadas que permitem descontos que chegam a ultrapassar os cinquenta por cento. Para bem da filatelia e dos coleccionadores esta unificação de catálogos de que falamos impõe-se como indispensável para uma sã e autêntica filatelia.

Terminamos esta apreciação sugerindo para além do apontado que seria extraordinariamente vantajoso que, ao lado das actuais cotações destinadas às vendas, fosse incluída uma outra citando os preços da compra.

O assunto, parece-nos, necessita de estudos e apreciações que, a concluirem-se, acabarão por beneficiar a todos muito particularmente a própria filatelia.

«NOTÍCIAS FILATÉLICO»

A maior fonte de divulgação da filatelia que se publica no nosso país é, sem dúvida, «Notícias Filatélico», publicação mensal de Coimbra que dadas as dificuldades económicas que vem enfrentando aventou num dos seus últimos números a hipótese de cessar a sua publicação. A notícia chocou os seus leitores e estes, perante tal perspectiva e compreendendo o rude golpe que o seu desaparecimento daria na filatelia portuguesa, corresponderam ao apelo do seu director que nos informa agora que a publicação irá continuar, pelo menos por mais um ano. Sinceramente desejamos que as nuvens negras que continuam a pairar sobre aquele órgão de informação sejam afastadas para bem de todos aqueles que verdadeiramente gostam e se interessam pela filatelia.

NOVOS SELOS PORTUGUESES

No dia 4 de Setembro findo foram postos a circular os três selos que reproduzimos, comemorativos do centenário de Marconi, cujos desenhos são de autoria do artista brasileiro Newton Cavalcanti.

Nas estações dos CTT de Lisboa, Porto, Coimbra e Funchal foram apostos carimbos de 1.º dia de circulação.

Curiosidades

VOOS DO «CONCORDE»

O avião supersónico franco-britânico «Concorde» efectuou voos diários entre Paris e Rio de Janeiro (um dia num sentido e outro noutro), de 27 de Maio a 5 de Junho últimos.

Estes voos faziam parte dos testes que permitiram experimentar o avião em linhas comerciais, em especial sobre a mais extensa do mundo, Paris – Rio, 9166 quilómetros. Em virtude da distância ser grande o avião fazia escala em Dakar para reabastecimento. A distância era coberta em 6 horas e 10 minutos.

Estes ensaios de «endurance», terminaram com um voo de ida e volta no dia 5 de Junho. O «Concorde» saiu de Paris às 7 horas e regressou às 22.30.

Os actuais aviões de longo curso levam 11 horas e 30 minutos para irem directamente de Paris ao Rio.

(In «Brèves Nouvelles de France», n.º 1262)

RECUPERAÇÃO DAS ÁGUAS URBANAS USADAS PARA CONSUMO DOMÉSTICO

No quadro dos seus programas de interesse geral, o Serviço de Química aplicada do Comissariado de Energia Atómica, em Cadarache, França, empreendeu estudos sistemáticos de depuração de águas urbanas usadas com vista à sua reutilização.

A complexidade dos tratamentos aplicados depende do uso a que é destinada a água tratada. Distingue-se, por ordem de qualidade crescente, usos industriais (limpezas e refrigeração), usos agrícolas (irritação), usos recreativos (alimentação de lagos artificiais, pescas e natação) e consumo doméstico. Esta última utilização requere naturalmente o mais alto grau de qualidade.

Uma cadeia de tratamento completa, permitindo restituir às águas de esgoto urbanas uma qualidade compatível com a sua potabilidade, foi posta em execução e experimentada, durante um ano na estação piloto de Ginasservis.

Esta localidade de 700 habitantes está situada nas proximidades do Centro de Cadarache. Os efluentes urbanos são recolhidos e, em primeiro lugar, tratados pelo modo convencional: tratamento primário (filtradas por grelhas) e tratamento secundário (depuração biológica por oxidação total).

O processo de depuração terceário instalado na unidade piloto inclui as seguintes etapas: floculação por adição de sulfato de alumínio, cal e carbonato activo pulverizado, ozonização, neutralização por gás carbónico. A qualidade das águas obtidas tem sido sistematicamente controlada tanto do ponto de vista físico-químico como microbiológico. No decurso do

ano foram levadas a efeição dez experiências de injecção de vírus.
A experiência forneceu a prova de que era possível, em condições económicas razoáveis, obter-se, a partir de águas urbanas usadas, água potável apresentando todas as garantias de higiene requeridas para uso doméstico.
A partir dos resultados obtidos foi estudado um esquema de instalação simplificado para fins industriais, o qual puderá desde já ser posto à disposição dos agregados que sofrem da penúria crónica de água potável.

(In «Brèves Nouvelles de France», n.º 1260)

CURIOSIDADES NAVAIS

De 12 a 16 de Novembro de 1974 efectuar-se-á, nos pavilhões da RAI, em Amesterdão, a Exposição Marítima Internacional (Europort 74). No certame do ano transacto estiveram representadas 1750 companhias de 45 países.

Na Internacional Ocean Exposition (Expo'75), o Governo japonês apresentará o modelo de uma plataforma semi-submersível de prospecção de petróleo, denominada «Aquapolis», que poderá comportar 2400 pessoas.

Os construtores alemães Rheinstahl Nordseewerke (RNSW) de Emden, estudam um novo conceito de transporte de barcaças. No novo tipo de navio, conhecido por «closed dock barge carrier», as barcaças são carregadas e descarregadas em permanente flutuação.

(In «Boletim Analítico» da J. N. M. M.)

Desportos

ANÁLISE DO CAMPEONATO DE FUTEBOL DA ARMADA

A competição desenrolou-se com o maior interesse por parte do elevado número de equipas inscritas – dezoito – que foram divididas em quatro séries a apurar as duas melhores classificadas de cada uma. Assim, passaram à fase final as equipas representativas do Grupo n.º 2 de Escolas da Armada, da Direcção do Serviço de Armas Navais, da Esquadrilha de Submarinos, da Base Naval de Lisboa, da Direcção do Serviço de Educação Física, da Escola de Fuzileiros, da Flotilha de Patrulhas e da Direcção das Construções Navais.
A competição prosseguiu depois num sistema de eliminação directa, verificando-se que a Base Naval de Lisboa e a Escola de Fuzileiros disputaram os 3.º e 4.º lugares, tendo o triunfo sorrido a esta última equipa, beneficiando de uma quebra que a equipa da Base Naval patenteou a partir do meio da fase final.
Sobre a final, que opôs as equipas do G. 2 E. A. e da D. S. E. Física, poder-se-á dizer que foi um jogo que correspondeu perfeitamente à expectativa, chegando as turmas empatadas a dois golos no final do tempo regulamentar e do próprio prolongamento, pelo que o título teve de ser decidido através da marcação das já «celebérrimas» séries de cinco grandes penalidades. O triunfo coube à equipa do G. 2 E. A., realmente a melhor equipa de todo o Campeonato, quer sob o aspecto técnico, quer sob o aspecto físico, se bem que a equipa da D. S. E. Física se possa queixar de ter jogado desfalcada de elementos preponderantes na sua manobra de jogo.
Dois aspectos, contudo, importa ainda salientar, pois se afiguram negativos e passíveis de serem solucionados.
Um, foi a marcação das horas a que alguns jogos se desenrolaram; na realidade, fazer disputar jogos de futebol às 14 horas, no Verão, debaixo de sol escaldante, não parece aconselhável, podendo fazer perigar a saúde dos intervenientes. Pessoalmente, sei que a Direcção do Serviço de Educação Física

A equipa da Direcção do Serviço de Educação Física, 2.ª classificada no Campeonato.

A equipa da Escola Naval, 3.º lugar na Série D.

se viu na contigência de marcar os jogos para tal hora, sob o risco de o Campeonato não se efectuar. Diversos factores contribuiram para essa solução, muitos deles estranhos à própria D. S. E. F., mas importa frisar que sendo o futebol um desporto de Inverno, seria muito mais aceitável fazer que o próximo Campeonato começasse em meados de Novembro próximo, aliás como penso ser ideia dos responsáveis pela sua elaboração.

A equipa das Instalações Navais de Alcântara, 4.º lugar na Série B.

O outro aspecto negativo foi a indisciplina reinante em alguns dos encontros do Campeonato que terminou agora; na verdade, há elementos dentro do campo e fora dele que têm obrigações para com os camaradas, para com os adversários, para com a assistência, de um modo geral, para a contribuição do bom desenrolar da própria competição. Refiro-me aos capitães das equipas e aos delegados das unidades. Os primeiros, raramente se impõem, evitando cenas pouco dignificantes, antes, por vezes, contribuem para o seu agravamento; ora, é sabido como importante é a acção do capitão de equipa dentro do campo, no sentido de ajudar a dignificar o Desporto. Sobre os delegados aos jogos, na maior parte das vezes nomeados superiormente para o efeito nas unidades intervenientes, tomam de um modo geral uma acção passiva perante acontecimentos que eles próprios poderiam ajudar a debalar; digamos mais propriamente, que são espectadores de jogos, nos quais deveriam também ter a sua quota parte de responsabilidade...

E, para terminar, a classificação final das quatro primeiras equipas do Campeonato de Futebol da Armada de 1974:

1.º – Grupo n.º 2 de Escolas da Armada
2.º – Direcção do Serviço de Educação Física
3.º – Escola de Fuzileiros
4.º – Base Naval de Lisboa

Camilo Alves
1.º-tenente AN

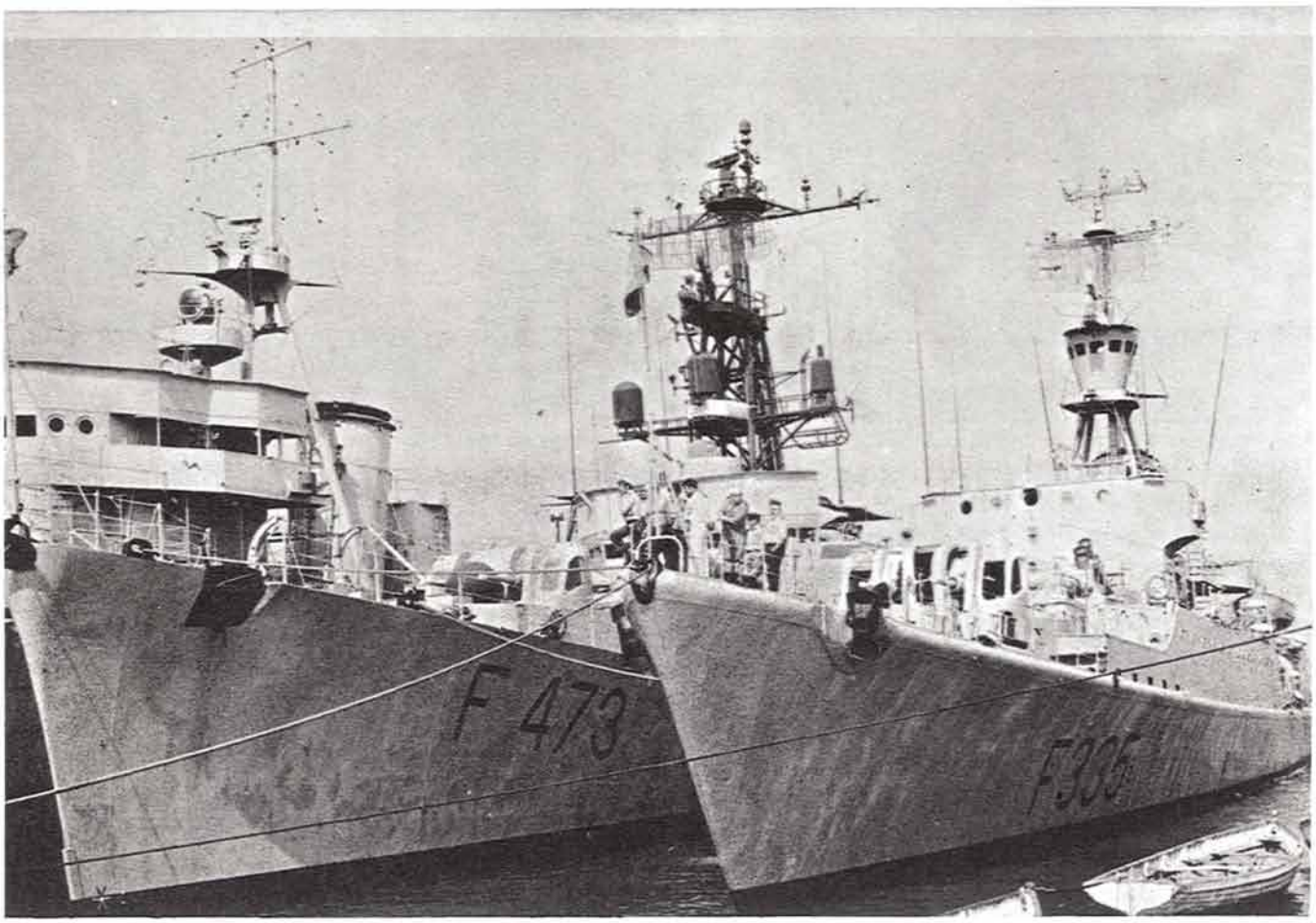
16.º CAMPEONATO MUNDIAL DE TIRO

No dia 27 de Julho último, efectuou-se em Fontainebleau, França, o 16.º Campeonato do Mundo de Tiro para Militares, no qual participaram 96 concorrentes em representação de 17 países.

A equipa das Forças Armadas portuguesas obteve o 11.º lugar colectivo e, individualmente, os seus representantes classificaram-se nos seguintes lugares:

41.º – Cap. Loureiro (Exército)
47.º – Subchefe André (P. S. P.)
56.º – 1.º-sarg. FZE Madaíl (Armada)
76.º – Cap. Lacerda (Exército)
83.º – 1.º-sarg. Simões (Força Aérea).

VISITA DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA ÀS FRAGATAS «PERO ESCOBAR» E «ALMIRANTE COUTINHO»



O chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Pinheiro Azevedo, deslocou-se no passado dia 5 de Agosto à Base Naval de Lisboa, no Alfeite, em visita às fragatas «Pero Escobar» e «Almirante Gago Coutinho», recentemente chegadas de viagens de instrução de aspirantes do 2.º ano da Escola Naval.

Nestas viagens que tiveram início em 15 de Junho foram visitados os portos de Ponta Delgada, Hamilton (Bermudas), Puerto Cabello (Venezuela), Belém, Fortaleza, Rio de Janeiro, Recife, Porto Grande, Praia e Funchal, num total de cerca de 12 000 milhas de navegação, em que se estabeleceram contactos com as populações dos portos visitados e com vários núcleos portugueses da Venezuela e do Brasil.

OFICIAL DA ARMADA GOVERNADOR DE CABO VERDE

É o capitão-de-mar-e-guerra Silva Horta o novo governador de Cabo Verde. A respectiva posse teve lugar no passado dia 7 de Agosto e foi conferida a este oficial da Armada pelo Presidente da República, na presença do Primeiro-Ministro e do chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas.

O capitão-de-mar-e-guerra Silva Horta partiu no mesmo dia, por via aérea, para aquele arquipélago, tendo recebido cumprimentos de despedida de várias individualidades, entre elas o chefe do Estado-Maior da Armada.

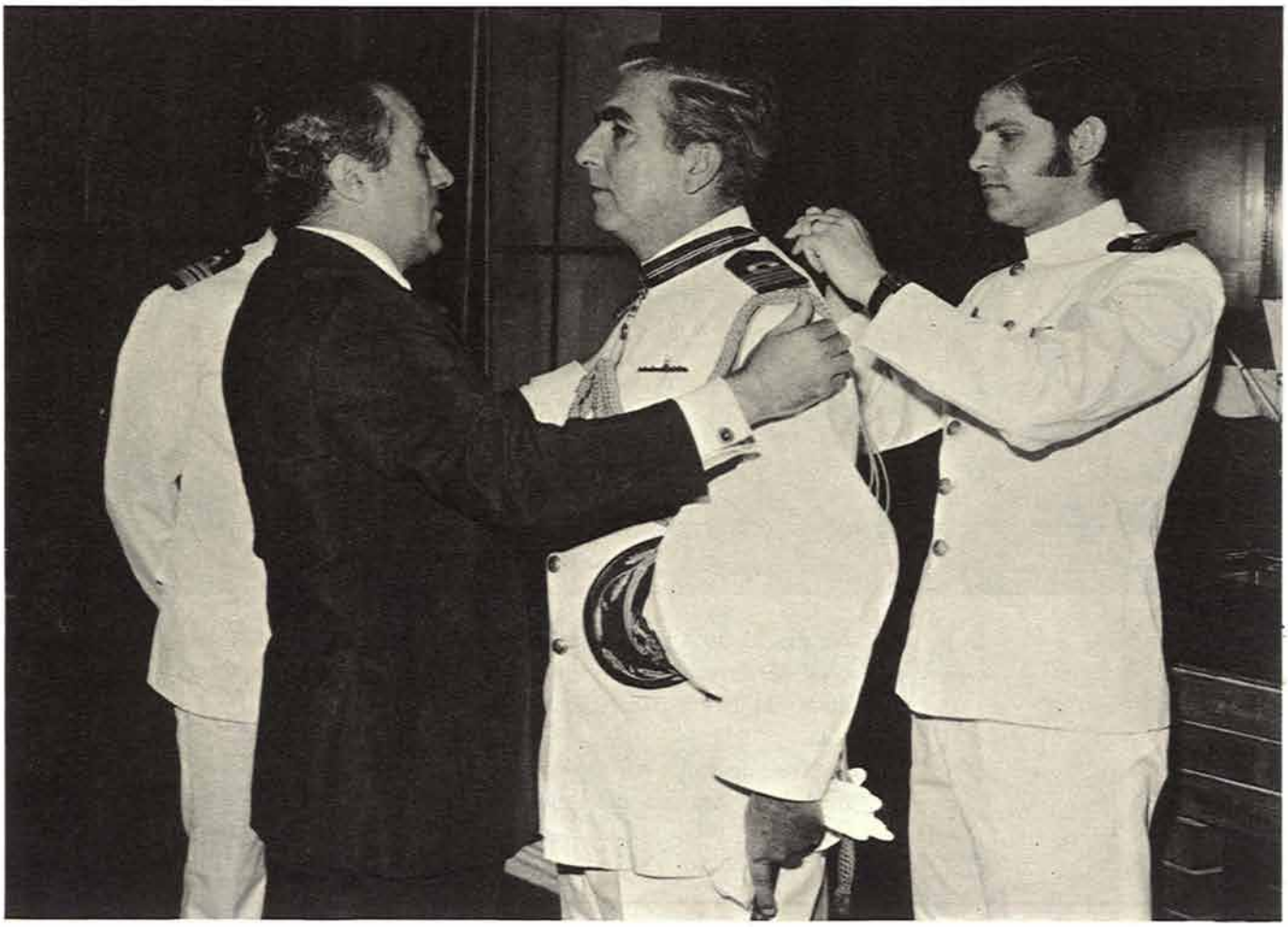
VIAGEM DE INSTRUÇÃO DE CADETES DA RESERVA NAVAL

A fragata «Almirante Gago Coutinho» e o draga-minas «Ribeira Grande» realizaram de 26 de Agosto a 20 de Setembro uma viagem de instrução de 94 cadetes da Reserva Naval que constituem o 24.º Curso de Formação de Oficiais da Reserva Naval.

Nesta viagem que teve a duração de cerca de quatro semanas foram visitados pela fragata os portos de Ponta Delgada, Angra do Heroísmo, Horta, Porto Grande de S. Vicente, as Ilhas Selvagens e o Funchal, enquanto o draga-minas tocou em vários portos nacionais do Continente.

VIAGEM DE INSTRUÇÃO DE ASPIRANTES DA ESCOLA NAVAL

Em 19 de Agosto, largou do Tejo a fragata «Pero Escobar», em viagem de instrução de 36 aspirantes do 3.º ano da Escola Naval, do curso «Almirante Campos Rodrigues».
Durante esta viagem foram visitados os portos de Ponta Delgada, Angra do Heroísmo, Santa Cruz das Flores, Horta, Vila do Porto, Funchal, Toulon, Nápoles e Lagos, regressando o navio em 20 de Setembro.
No cumprimento do programa escolar, os aspirantes tiveram oportunidade de participar activamente nos vários serviços de bordo e, do contacto com as populações dos portos visitados, colher ensinamentos sob os aspectos económicos, sociais e humanos.



CONDECORAÇÃO DO ADIDO NAVAL BRASILEIRO

O chefe do Estado-Maior da Armada condecorou no passado dia 21 de Agosto no seu gabinete com a medalha de Mérito Militar de 1.ª classe o capitão-de-mar-e-guerra Costa Velloso, que agora terminou a sua comissão de serviço.

Ao acto assistiu o novo adido naval, capitão-de-mar-e-guerra Medeiros de Figueiredo, bem como os oficiais que prestam serviço no gabinete do chefe do Estado-Marior da Armada.

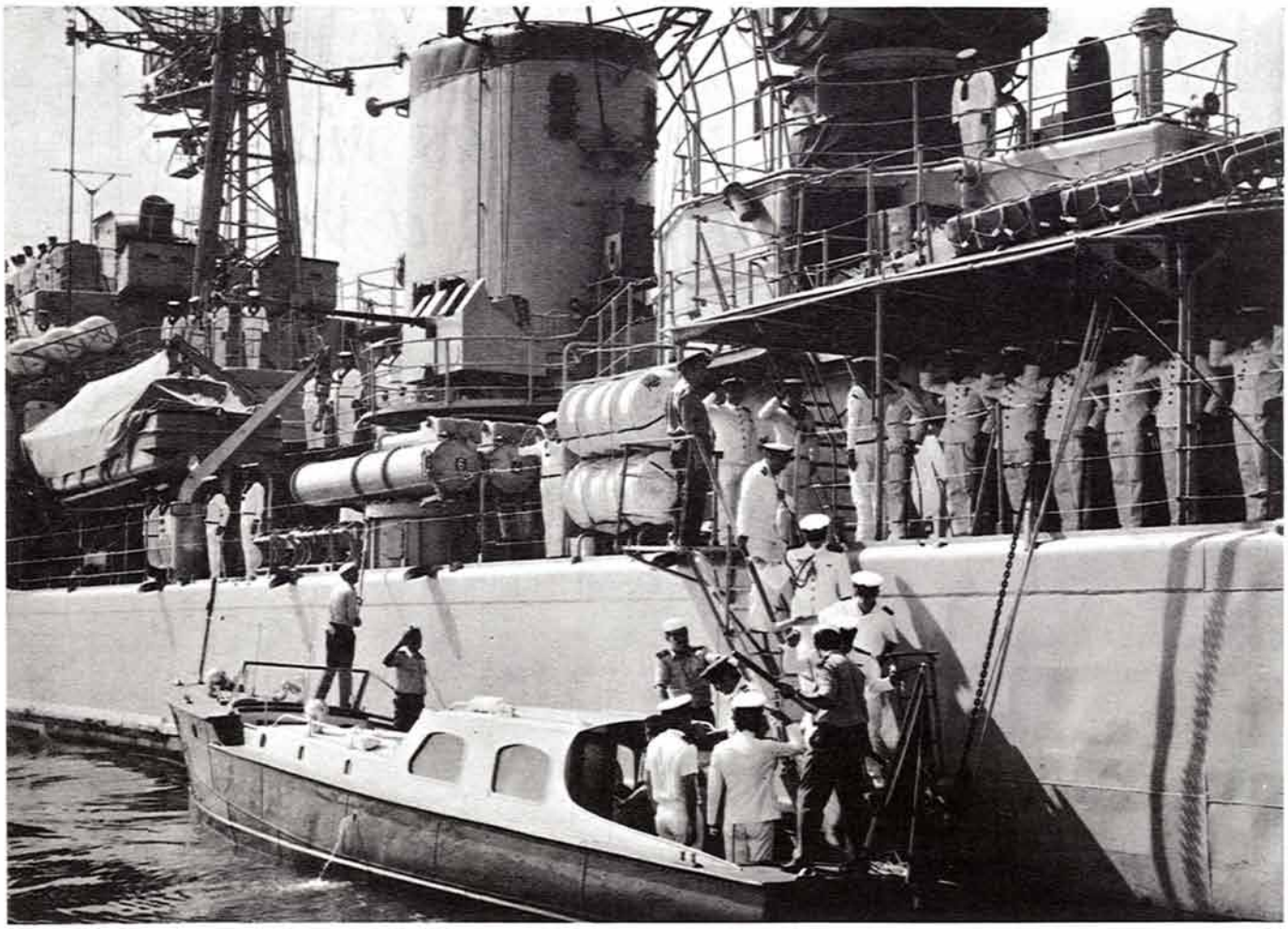
OFICIAL DA ARMADA GOVERNADOR DO DISTRITO AUTÓNOMO DA HORTA

No dia 23 de Agosto assumiu as funções de governador do distrito autonomo da Horta o capitão-tenente Sá Vaz.

A posse do cargo foi conferida a este oficial da Armada pelo ministro da Administração Interna que para o efeito expressamente se deslocou à ilha do Faial.

VISITA DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR GENERAL DAS FORÇAS ARMADAS À BASE NAVAL

O chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas efectuou na manhã de 27 de Agosto uma visita de trabalho à Base Naval, onde chegou de helicóptero, tendo ali sido recebido pelo chefe e vice-chefe do Es-



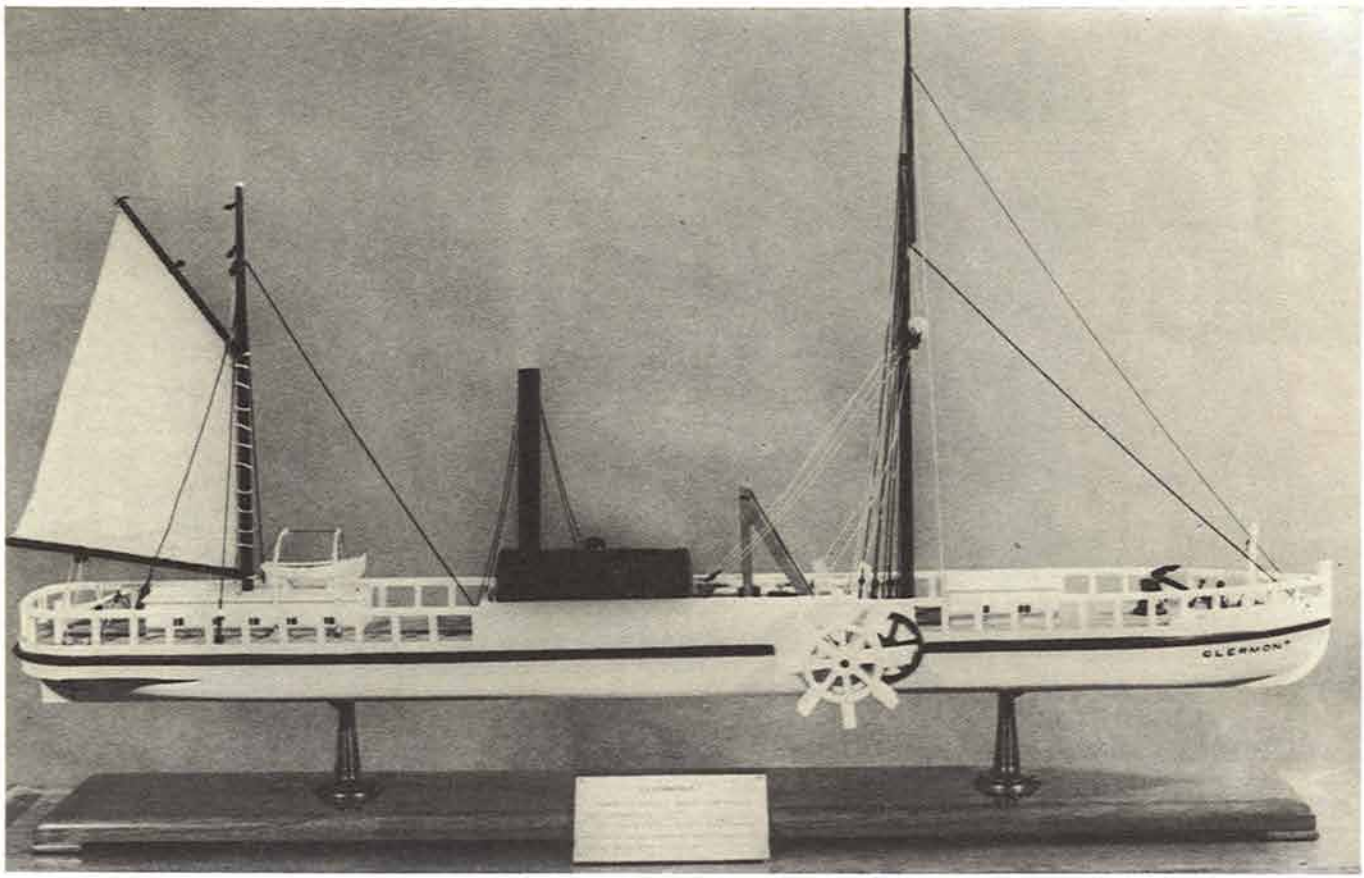
tado-Maior da Armada, comandante naval do Continente e comandante da Base Naval.

O general Costa Gomes passou revista à guarda de honra após o que desfilaram as forças em parada, tendo-se deslocado seguidamente a bordo da fragata «Comandante Roberto Ivens», cujos pontos principais visitou.

No regresso deste navio, o chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas presidiu a uma sessão de trabalho no Centro de Instrução de Táctica Naval, durante a qual teve oportunidade de se dirigir aos oficiais que prestam serviço no Comando Naval, Base Naval, Grupo n.º 2 de Escolas da Armada e Corpo de Fuzileiros do Continente acerca do espírito que deve presidir às atitudes dos militares responsáveis pela hierarquia e pelo ritmo de execução dos processos democráticos que se pretendem instituir.

DA VELA À MÁQUINA

As primeiras viagens com navios a vapor



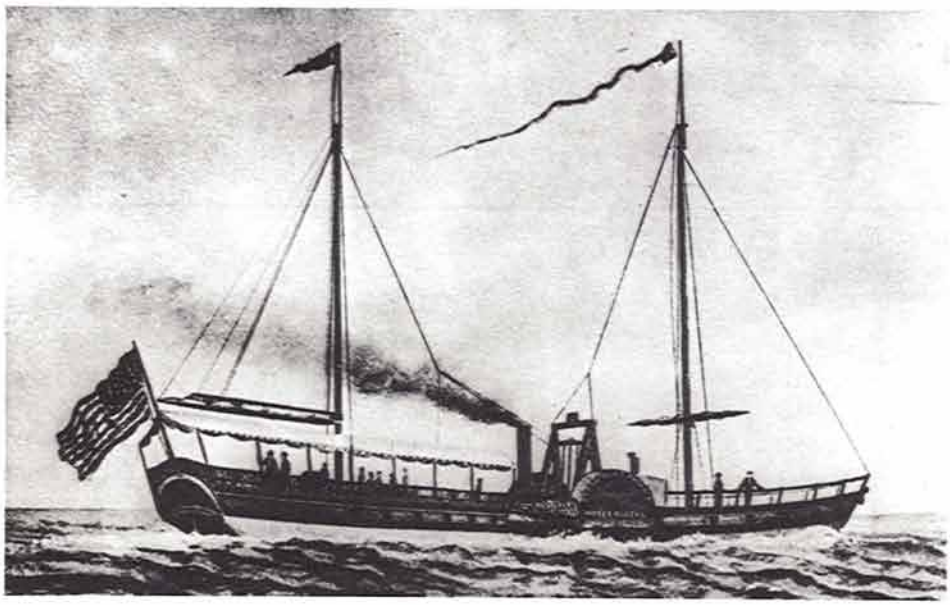
O primeiro barco a vapor – «Clemont». (Foto do Museu de Marinha)

Como em quase todas as descobertas dos tempos modernos (e provavelmente de todos os tempos) não é fácil atribuir a um só homem a sua paternidade indiscutível absoluta. O progresso opera-se com achegas de muitas origens, com o contributo de muitos indivíduos, às vezes porque viveram apenas de mais perto o problema ou as necessidades que a solução resolveria, mas não deixa de ser verdade que certos espíritos mais perspicazes conseguem destacar-se pelo maior salto que dão, pelo maior empurrão que imprimem à evolução em curso. Alguns destes empurrões – acontece também – ficam às vezes pelo caminho, esquecidos, sem despertarem qualquer reacção ou interesse, vindo a afirmar-se apenas muito mais tarde, parecendo depois quase impossível como isso pode ter acontecido assim.

É o caso do hélice, por exemplo. No virar do século dezoito um homem imaginativo pensa em aplicar à propulsão de navios o velho parafuso de Arquimedes. Faz experiências e demonstrações a que ninguém liga importância, e acaba por se suicidar deixando escrito no seu diário: «um dia virá que algum homem alcançará fama e riqueza da minha invenção, mas por ora ninguém acredita que o pobre John Fitch possa fazer alguma coisa digna de atenção». Realmente, as grandes esperanças da época na propulsão de embarcações voltavam-se todas para o efeito de alavanca traduzido na prática quer por filas de remos pendurados de armações articuladas, quer por movimento de pás montadas na periferia de rodas, estas instaladas em varões projectados ou para vante da proa, ou para ré da popa dos protótipos. Em hélices ninguém acreditava.

Na origem destas experimentações que hoje nos parecem um tanto bisonhas, havia a premissa condicionante da máquina como fonte de energia. A máquina de vapor ensaiava, de facto, os primeiros passos, e os construtores das embarcações eram simultaneamente os inventores e experimentadores de novas soluções e aperfeiçoamentos mecânicos da panela de Papin.

Imagine-se um cilindro de bronze com êmbolo empurrado dentro duma câmara por certa porção de vapor à pressão da caldeira; de seguida injectava-se água fria no seio do vapor; este condensava, e dentro da câmara diminuia a pressão, que ficava inferior à atmosfera; o êmbolo movia-se, agora, em sentido oposto como que chupado. Este era o movimento – e a força – com que os imaginativos entu-



O navio de máquina do americano Robert Stevens – «Phoenix». (Foto do Museu de Marinha)

siastas da propulsão mecânica tinham que contar. Para bombas hidráulicas, a cadência do movimento e até a sua natureza de vaivém estavam perfeitamente atenuadas. Para a propulsão de navios, a coisa era mais complexa. É sobretudo em França, na Inglaterra e na América que as primeiras experiências vão logrando avançar, não isentas das inerentes dificuldades, incompreensões, sucessos e insucessos, apoio ou desapoio governamental, mas sempre, na base, o entusiasmo e a perseverança de uns tantos. A França e a Inglaterra viviam as difíceis horas dum pós-revolução com as águias napoleónicas espalhando o seu poder avassalador. Era então a jovem nação americana que melhores condições reunia – por isso, e por outras razões – para os empreendimentos de maior vulto. O apoio do capital já se tornava, nessa altura, quase insubstituível.

John Fulton, nascido na Pensilvânia em 1765, filho de imigrantes irlandeses, avantajou-se para a história da navegação como realizador número um do autêntico barco a vapor. É claro que obteve para isso (e por acaso, ou menor preocupação de escrúpulos) desenhos e projectos deixados em Lorient, na França, pelo seu malogrado compatriota John Fitch; era grande amigo do influente e rico Livingston, com quem fundou sociedade. E tinha também um sentido prático das coisas (e dos negócios). Mas não restam dúvidas que foi o primeiro a colocar em navegação regular, entre Nova Iorque e Albany, numa distância de 150 milhas, o primeiro barco a vapor, baptizado de «Clermont». A viagem inaugural foi acontecimento com reflexos curiosos e muitas foram as emoções. À partida, em Nova Iorque, um público enorme comprimia-se junto das margens do Hudson, sendo predisposição geral vaiar o insucesso que se previa. A boa disposição justificava-se, acima de tudo, pelo gozo antecipado duma galhofada que não pouparia o fracasso garantido daquele atrevimento de fazer qualquer coisa navegar sem auxílio de velas nem do esforço humano contra os ventos e as correntes. Quando, porém, a chaminé do «Clermont» vomitou as primeiras fagulhas incandescentes dos toros de pinho seco ateados, os primeiros barulhos da sua mecânica soaram ao longe, e todo o navio estremeceu às primeiras voltas das suas enormes rodas de pás chapinhando nas águas, vencendo o vento e a corrente, ao minuto de estupefacção e de adaptação à evidência sucedeu-se um enorme clamor de aplausos, de são e incontido entusiasmo, de todo o lado rompendo os vivas e os gritos, espontâneos, naturais, vivos e sinceros.

A viagem, rio acima, provocou nos espectadores ocasionais as mais diversas reacções. Uns cuidaram tratar-se de monstro marinho, que a linha baixa do casco e a enorme chaminé negra, fumegando incessantemente, permitiam imaginar. Outros, ao verem plataforma aquática tão esquisita chapinhando água, em redor, fazendo barulho, vomitando fogo, temeram que alguma coisa do Apocalipse se estivesse aproximando. Os tranquilos pescadores do rio refugiaram-se nas margens, com profundos lamentos face à catástrofe que adivinhavam para a continuidade da sua profissão. Em bem poucos espíritos, na verdade, teria ocorrido que o génio humano estava dando um grande passo em frente nas relações entre os povos.

Facto muito curioso é que nesta mesma altura um outro americano, Robert Stevens, completa igualmente um navio de máquina, o «Phoenix», com dimensões adequadas a poder seguir por mar até Filadélfia, esquivando-se ao exclusivo que Fulton já obtivera para a navegação no Hudson.

E assim, no espaço de um ano, realizaram-se as duas primeiras grandes viagens de navegação, uma fluvial, outra oceânica, com navios de propulsão independente dos ventos e da força de remos, autêntica conquista do espírito humano, que abria novo capítulo no âmbito de comunicações ao cabo de milhões de anos de existência. Dois homens coroavam apenas os esforços, a imaginação criadora e a perseverança de muitos outros que os haviam antecipado no mesmo caminho, com a mesma visão, e a mesma esperança.

S. Machado
Cap.-m.-g.

Quarto de Folga

PROBLEMAS PARA ENTRETER

Do «Scientific American» (Abril 74) extraímos alguns problemas que pomos à argúcia dos nossos leitores. Neste número apresentamos o primeiro problema.

1 – Três pobres-diabos foram encarregados pelo patrão de distribuir 28 toneladas de carvão por 7 clientes ficando cada um com a mesma quantidade.
Partiram com as camionetas carregadas e, no primeiro local onde puderam parar, inciaram a discussão sobre a forma de cumprir a ordem do patrão. Não eram lá muito fortes «em contas» e o problema de repartir as 28 toneladas por sete clientes tinha que se lhe dissesse... Um deles pegou numa ponta de lápis e num pedaço de embrulho e começou: para repartir divide-se 28 por 7. Oito por sete dá 1 e vai 1; vinte e um por sete dá 3 e não vai nada. São 13.

```
28  | 7
 7  | 13
---
21
21
---
00
```

O outro não ficou lá muito convencido e quiz fazer a prova. Bem, vamos lá a somar 13 sete vezes para ver se dá os 28. Pôs os números debaixo uns dos outros como «manda a cartilha» e passou a somar a coluna da direita de baixo para cima e ao chegar ao topo passou para a da esquerda de cima para baixo, sem mais aquelas, da forma seguinte: 3 e 3 são 6 e 3 faz 9 e 3 dá 12, e assim por diante com 15, 18, 21 e chegado ao topo desceu pela coluna de 1 (s) com 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28.

```
 13
 13
 13
 13
 13
 13
 13
---
 28
```

O terceiro não ficou suficientemente esclarecido e quiz fazer uma prova real e disse: se multiplicar 7 por 13 e der 28 então «estamos ao leme». E vai daí pega no lápis e no papel e principia: 7 vezes 3 são 21; 7 vezes 1 são sete; 21 e 7 são 28.

```
 13
  7
---
 21
  7
---
 28
```

E lá foram satisfeitos da vida entregar 13 toneladas a cada freguês...
Agora pergunta-se: quantos conjuntos de números no género de 7, 13, 28 existirão, para os quais tudo se passe da mesma maneira? A resposta é 22 conjuntos de três números sendo um de um algarismo e os outros dois de dois algarismos.
Pede-se aos leitores que indiquem esses 22 conjuntos. O vencedor terá um prémio.

(Solução no próximo número)

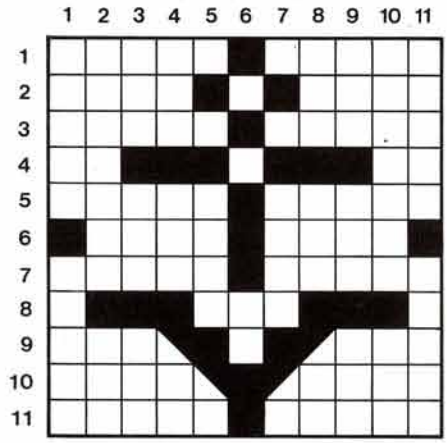
O. Lemos
Cap.-frag.

ANEDOTA

– Ó galindro, que fazes ai nessa árvore?
– Estou a comer figos, não vês?
– Mas tu estás em cima de um eucalipto?
– E que tem isso, eu trago os figos no bolso...

Apresentada por F. Oliveira
2.º-grumete L

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1 – Estacionar; conversar. 2 – Peso; oxigénio (s. q.); alga filamentosa das águas doces. 3 – Ferramenta que desbasta (pl.); par. 4 – Nome de pedra de moinho (inv.); potássio (s. q.); batráquio. 5 – Extrair; tomes determinada direcção. 6 – Grande porção; que tem a forma de ovo. 7 – Fazer girar; salicilato de fenol. 8 – Vazia. 9 – Astro rei; agreguei. 10 – Letra grega (pl.); anéis. 11 – Nome próprio feminino (pl.); guarnecer de asas.

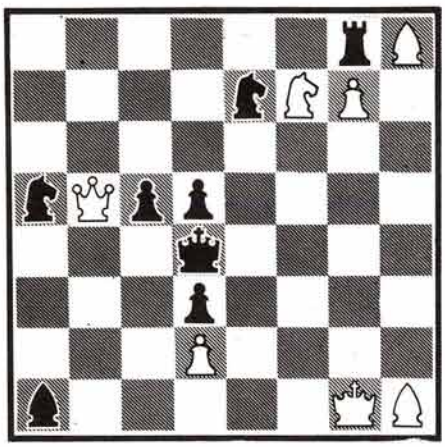
VERTICAIS: 1 – Extremos do eixo da Terra; ores. 2 – Cheio de animação; base aérea portuguesa. 3 – Aguardente extraída da cana sacarina; óxido de cálcio; ninho. 4 – Membro de ave; boa. 5 – Que não é vulgar. 6 – Cobalto (s. q.). 7 – Nome de uma flor. 8 – Flanco; nome de fruto; elas. 9 – Lírio; que

não está bem; lavra. 10 – Uma cor; sofrimento. 11 – Nome de pássaro (pl.); nome próprio feminino.

Diamantino Inácio

(Solução na pág. 34) *1934/69 Mar. S*

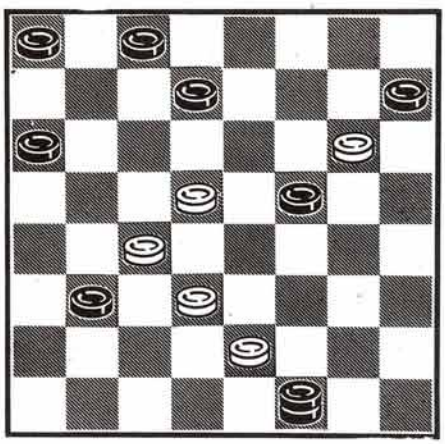
XADREZ



Jogam as brancas e dão mate em dois lances.

(Solução na pág. 34)

DAMAS



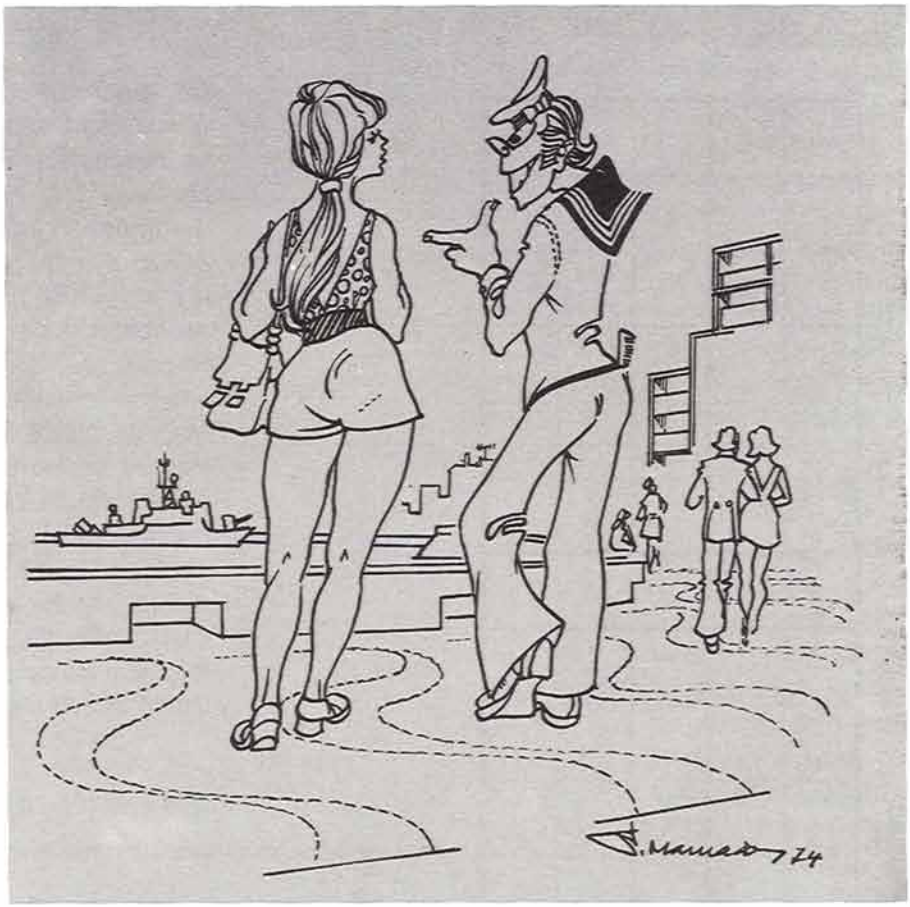
Jogam as brancas e ganham.

(Solução na pág. 34)

PROVÉRBIO CHINÊS

Ter o suficiente é a felicidade; ter mais que o suficiente é prejudicial. Isto é verdadeiro para todas as coisas, mas, em especial, para o dinheiro.

Lao-Tsé



– A menina desculpe... eu sou novo na cidade... Não conheço nada aqui... Podia dizer-me aonde mora?...

CONCURSO N.º 37

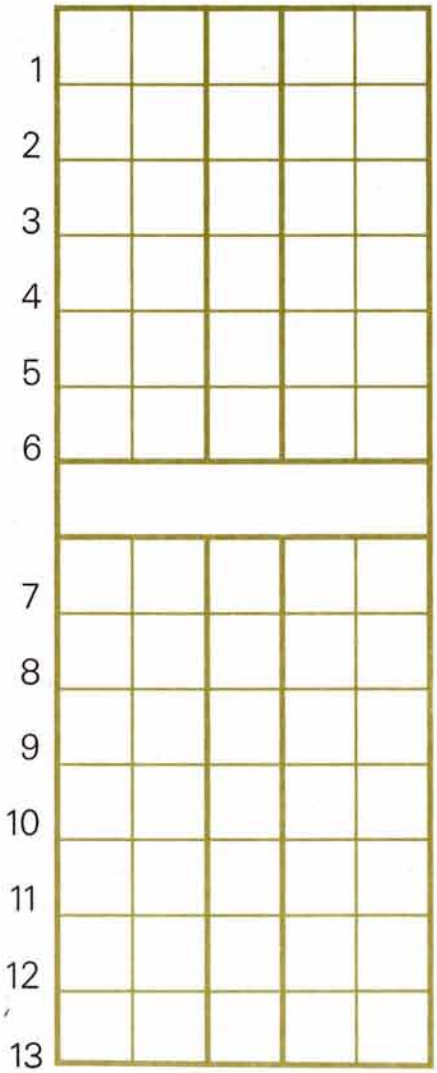
Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

X R V L O U I L A S O T V R O
L A R B A C A L I V A F O I R
O S C A V R I N Ã M Z U E F A
A I N H A M B A N E A O S I O
L T M N I A E N C L G A E I X
A C O D O M A T O R X F U A G
F C A Ã O L E B O Ã O J Q Ç T
O A I G A E T É T Z A I R I G
S M L B I Q U B R A G E A H A
E Q É E R A R I E B F B M M O
A U M H F T F B E S A L O B D
C E A H Z A M B E Z I A Ç A A
I Z O A L I A A E L M A N N G
N A T J B O S S E L B A E T L
A J R O T E O S M Z E R R S E
M V O D E L S A A I T O U O D
C A P Q U A O I E A A P O A O
O A S S A L M N J V C A L M B
T I Q R A M O C Z A R O U L A
J O B E S M B E O R L O E M C

Procurando em todos os sentidos, menos obliquamente, veja se descobre o nome de 8 distritos e 4 cidades de Moçambique.

Basto Carreira
Cap.-m.-g. RF

PILHA DE PALAVRAS



1 – Aurora. 2 – Praia. 3 – Soprar. 4 – Fiança. 5 – Arder. – 6 Corpusculo 7 – Agonia. 8 – Aérea – 9 Vértebra. 10 – Gaivota – 11 – Desconto. 12 – Tramoia. 13 – Sabugo.

Depois de resolvido este passatempo, na coluna central, o leitor encontrará o nome de um grande pintor português, já falecido. Este passatempo apresenta a particularidade das palavras se iniciarem pela letra «A».

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

ACONTECE...

Um ilustre oficial que faz serviço numa comissão relacionada com as pescas foi encarregado de fazer uma tradução do inglês, de determinado trabalho. Fez a tradução e entregou-a a uma dactilógrafa para passar à máquina. Ao conferi-la, encontrou o seguinte período:
«as rolhas estão a desaparecer do Mar do Norte e a Comissão de Pescas do Noroeste do Atlântico, no sentido de proteger a espécie, recomenda que não seja permitida a venda de rolhas de comprimento inferior a 20 centímetros.»
Claro, não se tratava de rolhas mas sim de solhas (peixes). A letra do oficial é que era muito má...

M. do Vale
Com.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

HORIZONTAIS: 1 – Parar; falar. 2 – Ónus; 0; limo. 3 – Limas; casal. 4 – Om; K; rã. 5 – Sacar; rumes. 6 – Data; oval. 7 – Rolar; salol. 8 – Ôca. 9 – Sol; adi. 10 – Etas; aros. 11 – Saras; asara.
VERTICAIS: 1 – Pólos; reses. 2 – Animado; Ota. 3 – Rum; cal; lar. 4 – Asa; ata; sã. 5 – Raro. 6 – CO. 7 – Rosa. 8 – Ala; uva; as. 9 – Lis; mal; ara. 10 – Amarelo; dor. 11 – Rolas; Luísa.

XADREZ

Chave: Db5-d7.

PILHA DE PALAVRAS

1 – Alvor. 2 – Areia. 3 – Aflar. 4 – Abono. 5 – Arser. 6 – Átomo. 7 – Ansia. 8 – Alada. 9 – Atlas. 10 – Argau. 11 – Abate. 12 – Ardil. 13 – Arolo.

(Veloso Salgado)

DAMAS

BRANCAS	PRETAS
11 – 14	2 – 11 – 20
19 – 23	18 – 11
23 – 30 – D	25 – 18

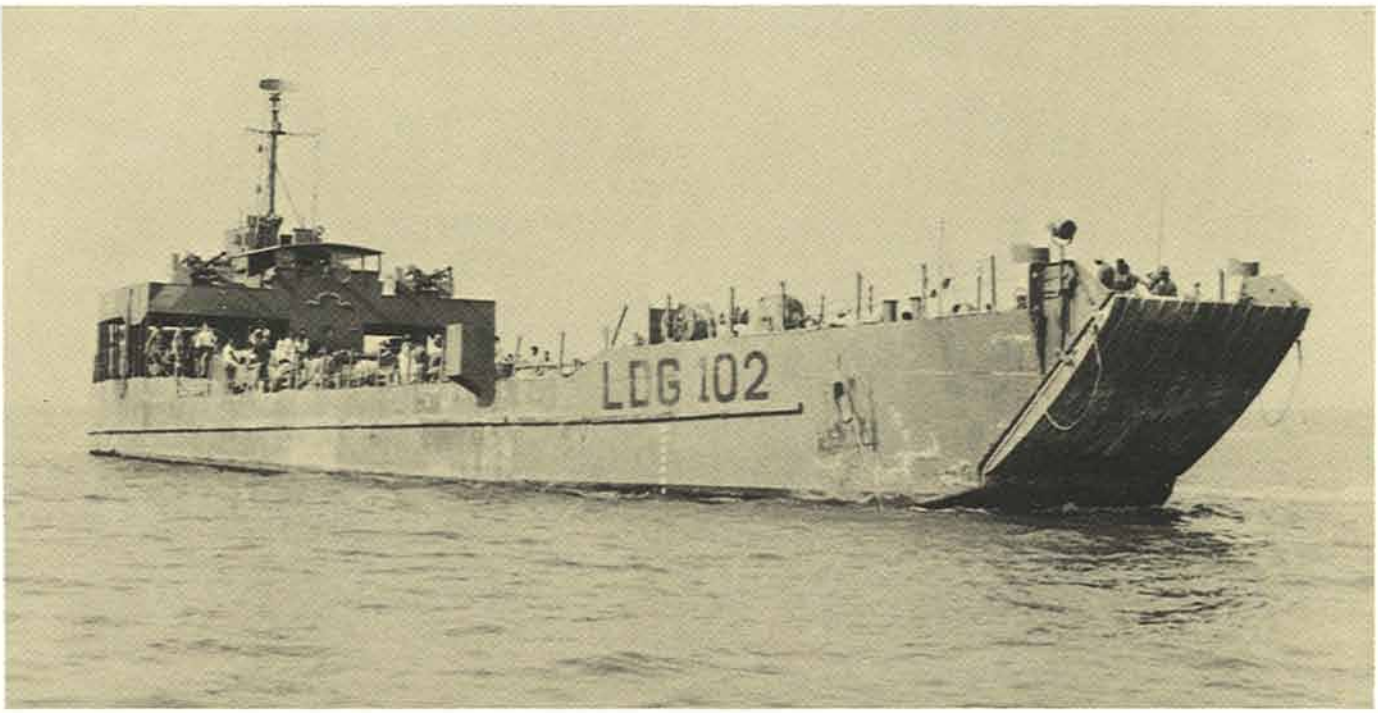
30 – 16 – 7 – 14 – 21 e ganham.

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 35

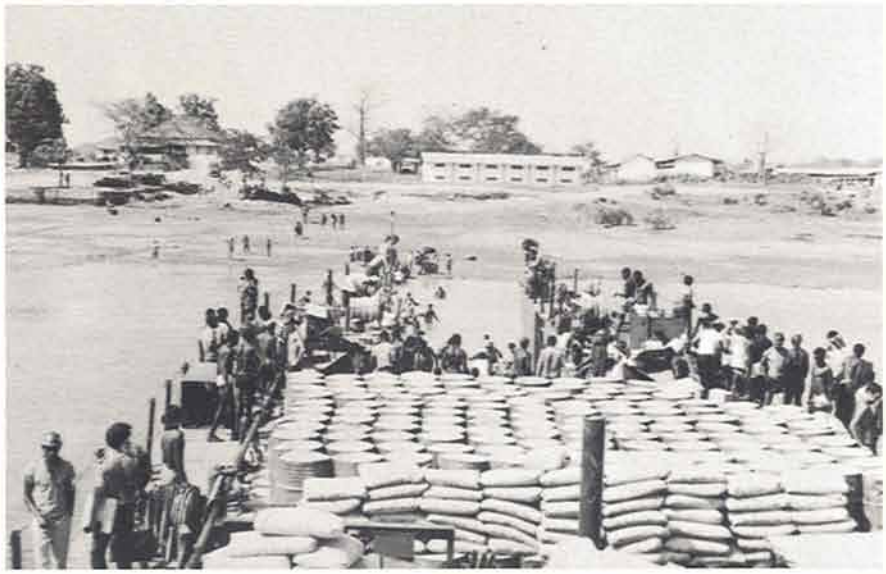
PONTOS: Palomba, espinha, bigorrilha, costura, peneira e livro.
UTENSÍLIOS: Passador, agulha, espinha e repucho.

VENCEDOR: Não houve nenhuma resposta certa.

Actividade nos nossos Navios

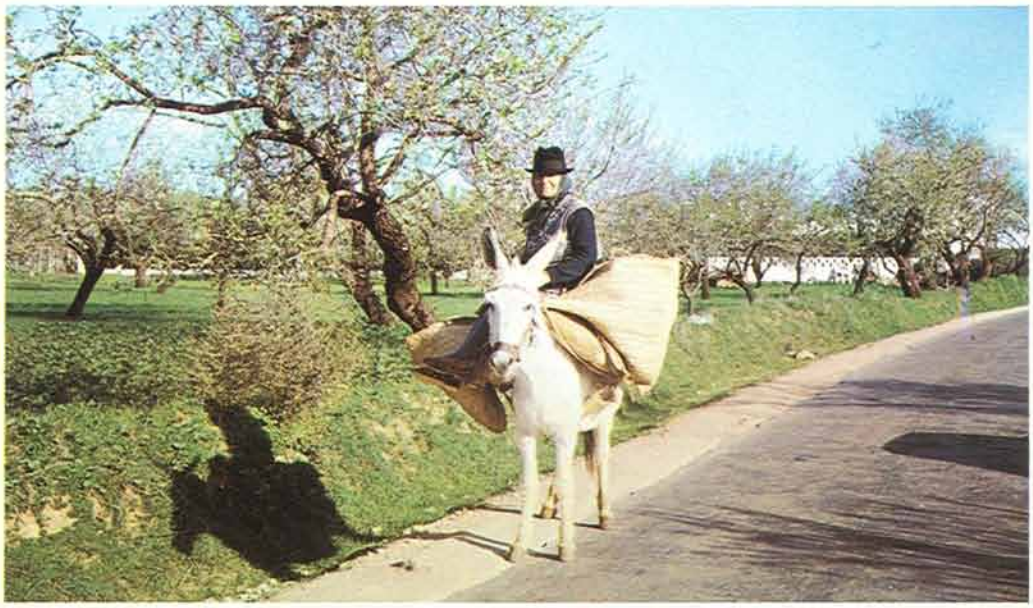


A LDG "Ariete" em serviço de abastecimento no sul da Guiné

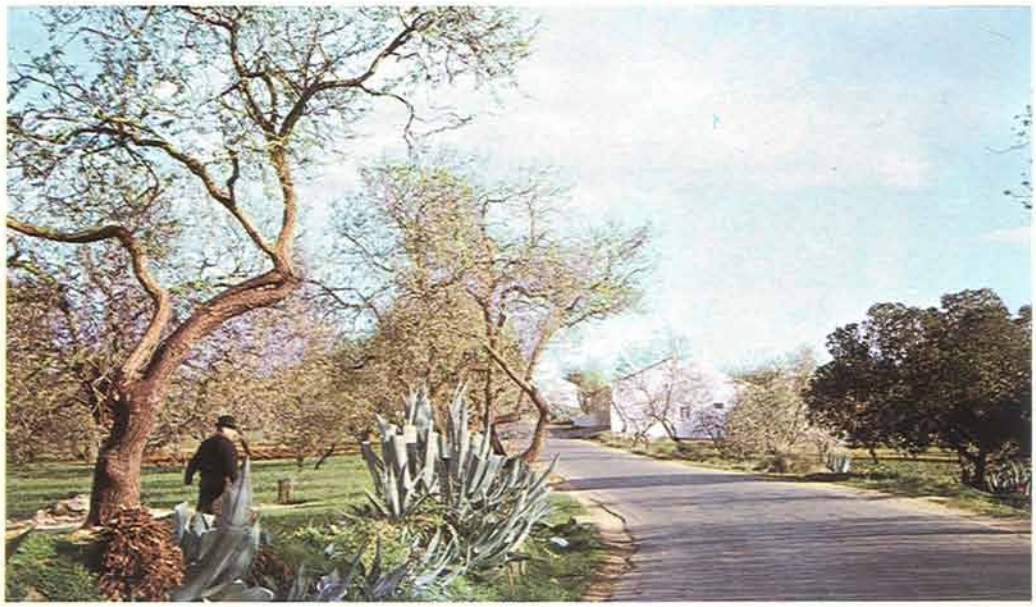


(Fotos do 1.º ten. Alexandre da Fonseca)

ALGARVE



Transporte tradicional de camponesa



Inverno no campo

Amendoeiras em frente de casa tradicional

(Fotos do Cap.-ten AN Caeiro Junça)